

# 神奈川県と静岡県の県境をまたぐ道路 (伊豆湘南道路)に関する委員会

---

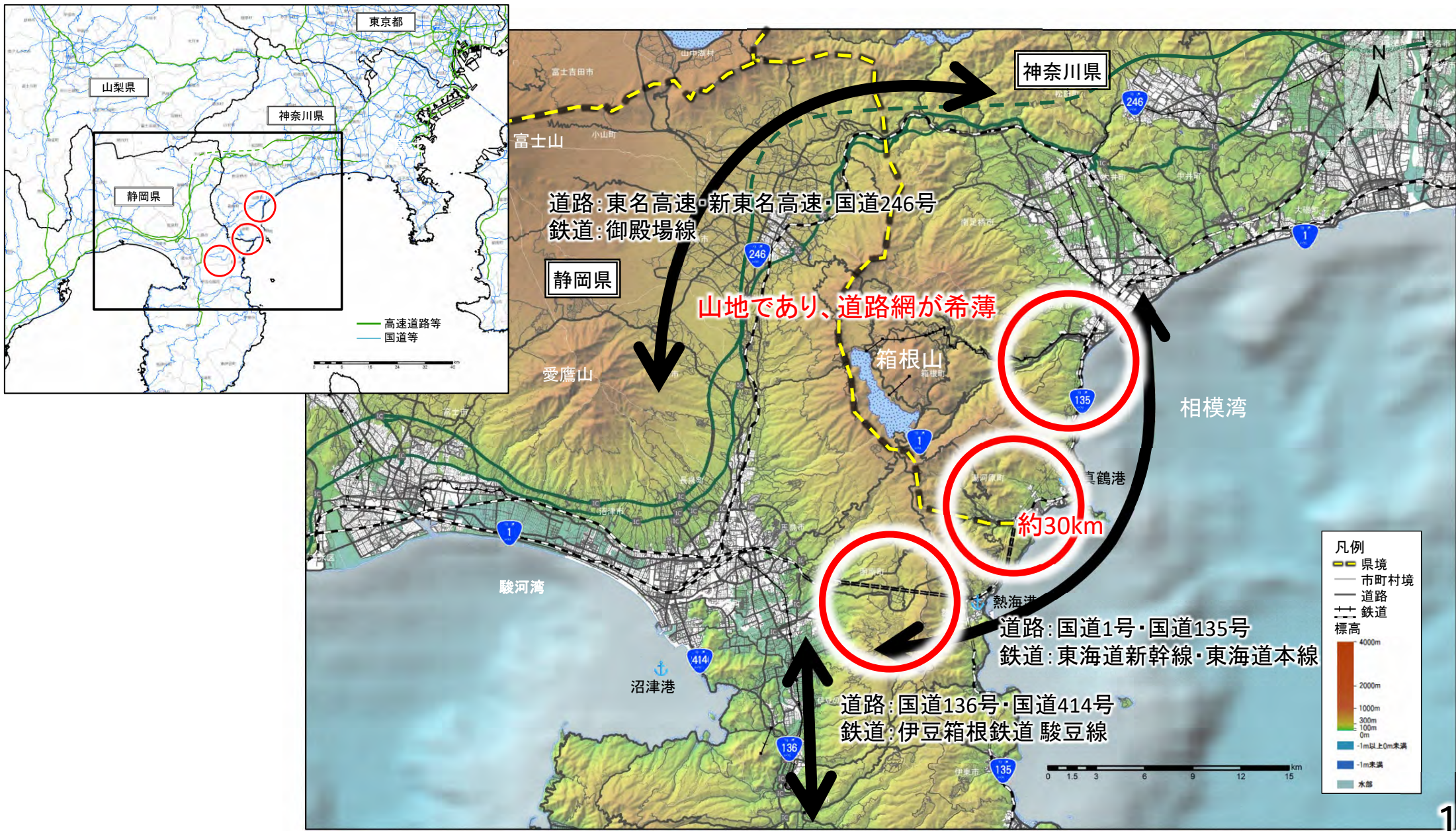
神奈川県 静岡県

【日時】令和8年3月23日(月) 10:30～

【場所】TKP新横浜カンファレンスセンター カンファレンスルーム5C

# 伊豆湘南道路の概要

- 対象区間は、神奈川県西部から静岡県東部の約30kmの区間である
- 箱根山の裾野に広がる急峻な山地であるとともに、相模湾に面した地域である



# これまでの経緯（概要）



3. 広域的な視点を加えた政策目標（案）の設定 (1) 政策目標（案）の設定

■広域的な視点を加えた課題の再整理

第4回委員会資料抜粋

課題	平常時の課題	災害時の課題	観光期の課題	地域の持続性の課題
	<ul style="list-style-type: none"> <li>○自動車専用道路ネットワークの密度が低く、市町間の平均旅行速度・速度サービスレベルも低い</li> <li>○高規格道路のICが全域的に遠く、高規格道路へのアクセスに時間がかかる</li> <li>○幹線道路である国道1号・135号には、急勾配や線形等の構造的な課題や、信号交差点による速度低下等の課題がある</li> <li>○神奈川県沿岸部等を発着する広域物流が、東名経由では距離が長く非効率であることから、線形等に課題のある国道1号等を通行せざるを得ない状況となっている</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○大雨や降雪により、東名・新東名では通行止めが年1.5回以上発生しており、東西の高規格道路ネットワークが寸断されることにより物流等の広域移動に影響が生じている</li> <li>○伊豆湘南道路沿線地域は大雪の影響を受けにくく、東名等の通行止めの際は迂回車両により地域の道路で速度低下・渋滞が発生</li> <li>○富士山噴火時には東名・新東名等の高規格道路が寸断される可能性があるが、伊豆湘南道路沿線地域は影響が比較的小さい</li> <li>○津波や高潮等の災害リスクがあるが、緊急輸送道路に高規格道路や国管理国道が少なく、救援活動や物資輸送を行う上で信頼性が低い</li> <li>○伊豆半島においても津波浸水被害等が想定されており、伊豆半島と関東地方を結ぶ高規格道路ネットワークの構築により、広域受援ルートの確保が可能となる</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○関東地方からの観光客が多いが、主要な観光地へのアクセスや周遊観光に利用できる規格の高い道路が少ないため、移動に時間を要するうえ、定時性が確保できていない</li> <li>○観光期の休日において、観光交通と生活交通の混在が要因と考えられる速度低下が国道1号や国道135号で発生しており、伊豆湘南道路沿線地域の市街地まで影響が及んでいる</li> <li>○伊豆縦貫自動車道の整備に伴い伊豆半島への観光客数は増加傾向にあり、伊豆半島と関東地方を結ぶ高規格道路ネットワークの構築により、更なる観光の活性化が期待される</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○卸売・小売業や宿泊・飲食サービス業など、交流人口に影響を受ける産業の比率が高く、地域産業発展のためには地域間の速達性向上が求められる</li> <li>○人口減少が進む中、地域の産業を持続させるためには、地域間相互のアクセス性を高め、地域の暮らしやすさの向上を図ることが不可欠</li> <li>○第三次救急医療機関にアクセスする規格の高い道路がなく、到達までに時間を要する地域が多い</li> </ul>

■再整理した課題を踏まえた新たな政策目標

現在の政策目標	安全・安心	防災	観光・産業	医療・産業
	【安全で快適な走行環境】 生活交通や通過交通の事故が少ない 安全で快適な走行環境を確保	【災害に強い道路網】 災害時における代替ルートを確認し広域的な視点において安全・安心な道路網を確保	【定時性の確保】 長距離移動と短距離移動の交通を整流化し定時性を確保	【速達性の確保】 救急搬送への支援や物流効率化による産業振興を支援するため速達性を確保

広域的な視点での課題整理を踏まえ、政策目標を設定

新たな政策目標(案)	物流	防災	観光	安全・安心	住民生活
	走行性・速達性の向上による広域物流交通の円滑化	大雨・大雪・津波・富士山等の火山災害などに備えた信頼性の高い道路ネットワークの確保	速達性・定時性の向上、伊豆半島等との広域周遊ルートの形成による観光振興の支援	広域交通と地域の交通の分離による安全で快適な走行環境の確保	地域間相互のアクセス性向上による快適で安心な暮らしの向上

新たな政策目標（案）を達成するためには、広域的な道路ネットワーク機能の確保や地域課題解消の観点から、速達性・信頼性の高い道路が必要であり伊豆湘南道路は規格の高い道路とすることが望ましい

4. (1) 今後の検討の進め方（案）

第4回委員会資料抜粋

■ルート帯の絞り込み（複数案の設定）に向けた今後の課題に対する進め方について

今後の課題	進め方（案）
広域道路ネットワークにおける位置づけの整理	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ 今後、<b>広域道路ネットワークの観点</b>を加えて新たに設定した<b>政策目標の妥当性</b>について確認するため、再度の<b>住民意見聴取</b>を行う</li> <li>➤ 伊豆湘南道路を規格の高い道路として整備する場合、本道路の整備効果を最大限に発揮させるため、今後、概略ルートや構造の検討にあわせて、<b>アクセス道路など周辺の道路ネットワークの整備</b>についても検討を進めていく</li> </ul>
技術的な課題等への対応	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ 伊豆湘南道路を規格の高い道路として整備する場合、<b>構造が大規模となり、トンネルが主体となる可能性が高いことから、地形・地質、構造上の課題</b>について検討が必要</li> </ul>
配慮すべき事項の把握	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ ルート帯の絞り込み（複数案の設定）までに調査・整理</li> </ul>



- 第2回意見聴取の結果を提示し、第4回委員会で設定した**政策目標(案)の妥当性**について確認
- 第1回技術検討専門部会の結果について報告し、**意見**をいただく

1. これまでの委員会での意見と対応状況 . . . 6
2. 第2回意見聴取の結果 . . . 14
3. 第1回技術検討専門部会の報告 . . . 30
4. 今後の検討の進め方 (案) . . . 43

# 1. これまでの委員会での意見と対応状況

# 1. これまでの委員会での意見と対応状況

- これまでの委員会では、政策目標案の設定のほか、第2回委員会で設定した、**ルート帯の絞り込み（複数案の設定）**に向けた課題について、検討、整理を進めている

## 4. 今後の検討の進め方(案)

第2回委員会資料抜粋

### ■ ルート帯の絞り込み(複数案の設定)に向けた今後の課題

#### ① 広域道路ネットワークにおける位置づけの整理

- ・広域的な人流、物流の動向(伊豆半島と首都圏、中部圏の関わりについて、ビックデータ等を活用し、観光客の居住地・交通手段、漁港からの出荷先、配送ルートなど)の把握
- ・想定される大規模災害(地震、津波、富士山噴火など)による道路交通への影響の把握
- ・上記を踏まえた、本道路に求められる機能の整理(東名・新東名、国道1号等との機能の分担など)
- ・求められる機能に基づく、神奈川側の望ましい接続先の絞り込み

##### 【広域的な移動での活用を期待するアンケート意見】

- ・「直近で予想される、**富士山の噴火も考慮し計画**して欲しい」(小田原市、30代)
- ・「**東名、新東名のバイパス**としても機能すべく高規格な道路が望ましい」(中原区・30代)

#### ② 技術的な課題等への対応

- ・ルート帯が想定されるエリアにおける地質・地盤リスクの調査検討
- ・工事事例等の調査(JR東海道本線・新幹線の丹那地区の事例、新幹線と道路がトンネル同士で交差する他県事例など)
- ・全体事業費に応じた整備手法(有料道路事業等)の調査検討

##### 【技術的な課題等に関するアンケート意見】

- ・「山や海で難工事が予想される、念入りに**地形、地質の調査**をお願いします」(渋谷区・50代)
- ・「工事段階で地盤沈下などが無いよう、**地盤や土壌をしっかりと調査**してほしい」(小田原市・40代)

#### ③ ルート帯が想定されるエリアにおける配慮すべき事項の把握

- ・動植物や地下水、温泉源泉などの自然環境に関する調査、土地利用、史跡、災害履歴、道路・鉄道のルート選定の経緯などに関する調査(文献、ヒアリング、現地調査など)

##### 【環境に関するアンケート意見】

- ・「**環境への影響**について、**デメリットも伝えて**欲しい」(小田原市、30代)
- ・「**自然環境に十分配慮し計画**を進めて欲しい」(小田原市、40代) など意見約840件

# 1. これまでの委員会での意見と対応状況

## ■ ルート帯の絞り込み（複数案の設定）に向けた課題（1/4）

第2回委員会資料 今後の検討の進め方（案）について 20頁 一部抜粋

### ① 広域道路ネットワークにおける位置づけの整理

- ・広域的な人流、物流の動向（伊豆半島と首都圏、中部圏の関わりについて、ビックデータ等を活用し、観光客の居住地・交通手段、漁港からの出荷先、配送ルートなど）の把握
- ・想定される大規模災害（地震、津波、富士山噴火など）による道路交通への影響の把握
- ・上記を踏まえた、本道路に求められる機能の整理（東名・新東名、国道1号等との機能の分担など）
- ・求められる機能に基づく、神奈川側の望ましい接続先の絞り込み

#### 【広域的な移動での活用を期待するアンケート意見】

- ・「直近で予想される、富士山の噴火も考慮し計画して欲しい」（小田原市、30代）
- ・「東名、新東名のバイパスとしても機能すべく高規格な道路が望ましい」（中原区・30代）



委員からの意見		対応状況	該当頁
①広域道路ネットワークにおける位置づけの整理 (1/2)	<b>【第2回】</b> 広域道路ネットワークにおける位置づけを整理するにあたっては、富士山噴火時は、溶岩流だけでなく火山灰の影響も考慮した方がよい。 また、東名や新東名などが通行止めとなり迂回が必要になることを視野に入れるべき。	○広域道路ネットワークの観点から見た地域の現況を確認 <ul style="list-style-type: none"> <li>・自動車専用道路の整備状況及び交通状況</li> <li>・令和6年2月の南岸低気圧による通行止め状況</li> <li>・富士山噴火時の溶岩流や降灰リスク</li> </ul>	第3回委員会
		○雪や台風などによる東名や新東名の通行規制実績等を整理	第4回委員会
	<b>【第3回】</b> 機能や役割の検討にあたっては、車線数や交通容量などの量の論理にとどまらず、拠点間の旅行速度等から、平日と休日、平時と災害時、観光シーズンにおける地域の課題を踏まえ、シームレスなサービスを確保することについて整理してもらいたい。	○地域の現状と課題について、平常時／災害時／観光期／地域の持続性の切り口から整理	第4回委員会
	○サービスレベルについて、旅行速度やICアクセス等から整理	第4回委員会	8

# 1. これまでの委員会での意見と対応状況

## ■ ルート帯の絞り込み（複数案の設定）に向けた課題（2/4）

	委員からの意見	対応状況	該当頁
①広域道路ネットワークにおける位置づけの整理 (2/2)	【第3回】 当該地域は地形が複雑で、施工リスクが高いエリアであるため早期に整備手法について議論すべきだが、まずは伊豆湘南道路に求める機能や役割等について検討してもらいたい。	○地域の課題を踏まえ、伊豆湘南道路に求められる機能や役割について、政策目標（案）として設定	第4回委員会
	【第3回】 伊豆湘南道路によって生じる、伊豆半島の物流への影響等について検討してもらいたい。	○大型車の走行特性等から、各路線が物流に果たす役割や求められる道路ネットワーク等を整理	第4回委員会
	【第3回】 観光ピーク時とオフピーク時や、平日と休日における交通量等のデータについても整理してもらいたい。	○観光地へのアクセス時間や周遊時間等から、観光期における課題を整理	第4回委員会
	【第3回】 災害については、2014年（平成26年）2月の大雪、箱根火山や首都直下地震、その他有事の際の広域避難についても観点に加えてもらいたい。	○各災害が地域に及ぼす影響や、伊豆湘南道路に期待される機能や役割を整理	第4回委員会
	【第4回】 この地域は、春の旅行シーズンやゴールデンウィークなど、年間を通して多くの観光客が訪れることから、8月以外の休日についても整理して欲しい。	○観光オフシーズンである10月の休日の交通状況について整理	12頁
【第4回】 最近では、年間を通して外国人観光客が増えていることから、今後のインバウンドの状況についても注視してもらいたい。	○インバウンド需要や外国人観光客の交通手段等について整理	13頁	

# 1. これまでの委員会での意見と対応状況

## ■ ルート帯の絞り込み（複数案の設定）に向けた課題（3/4）

第2回委員会資料 今後の検討の進め方（案）について 20頁 一部抜粋

### ② 技術的な課題等への対応

- ・ルート帯が想定されるエリアにおける地質・地盤リスクの調査検討
- ・工事事例等の調査（JR東海道本線・新幹線の丹那地区の事例、新幹線と道路がトンネル同士で交差する他県事例など）
- ・全体事業費に応じた整備手法（有料道路事業等）の調査検討

#### 【技術的な課題等に関するアンケート意見】

- ・「山や海で難工事が予想される、念入りに**地形、地質の調査**をお願いします」（渋谷区・50代）
- ・「工事段階で地盤沈下などが無いよう、**地盤や土壌をしっかりと調査**してほしい」（小田原市・40代）



	委員からの意見	対応状況	該当頁
②技術的な課題等への対応	<p>【第1回】 このエリアは、<b>技術的に相当難しく</b>、どうしても投資資金（事業費）が問題となる。</p>	<p>○<b>地形や地質、構造上の課題等</b>について専門的な知見を踏まえて検討していくための<b>技術検討専門部会</b>を設置し、第1回部会を実施</p> <p>○今後、部会において、複数案の設定にあたり、<b>技術的な課題や配慮すべき事項等</b>について整理していく</p>	30～42頁
	<p>【第2回】 伊豆湘南道路が構想される地域は、地形が複雑であり、<b>技術的にも難しい事業</b>となることが想定される。 整備手法のあり方や事業主体は大きな問題であることから、早い段階で議論を始めた方がよい。</p>		
	<p>【第2回】 長大橋やトンネルなど大規模な構造物が想定されることから、<b>施工時等の安全性を確保するため、地質・地盤リスクマネジメントをしっかりとやっていく</b>べき。</p>		
	<p>【第3回】 <b>断層や山、谷等の地形</b>について、ルート帯の検討時に整理し、評価してもらいたい。</p>		
	<p>【第4回】 この地域は、<b>複雑な地形や火山帯、断層等のリスク</b>があり、<b>構造物の施工も非常に難しい</b>と考えられることから、<b>地形や地質、構造等の専門家によるリスク評価</b>を行うことが望ましい。</p>		

# 1. これまでの委員会での意見と対応状況

## ■ ルート帯の絞り込み（複数案の設定）に向けた課題（4/4）

第2回委員会資料 今後の検討の進め方（案）について 20頁 一部抜粋

### ③ ルート帯が想定されるエリアにおける配慮すべき事項の把握

- ・動植物や地下水、温泉源泉などの自然環境に関する調査、土地利用、史跡、災害履歴、道路・鉄道のルート選定の経緯などに関する調査（文献、ヒアリング、現地調査など）

#### 【環境に関するアンケート意見】

- ・「環境への影響について、デメリットも伝えて欲しい」（小田原市、30代）
- ・「自然環境に十分配慮し計画を進めて欲しい」（小田原市、40代） など意見約840件

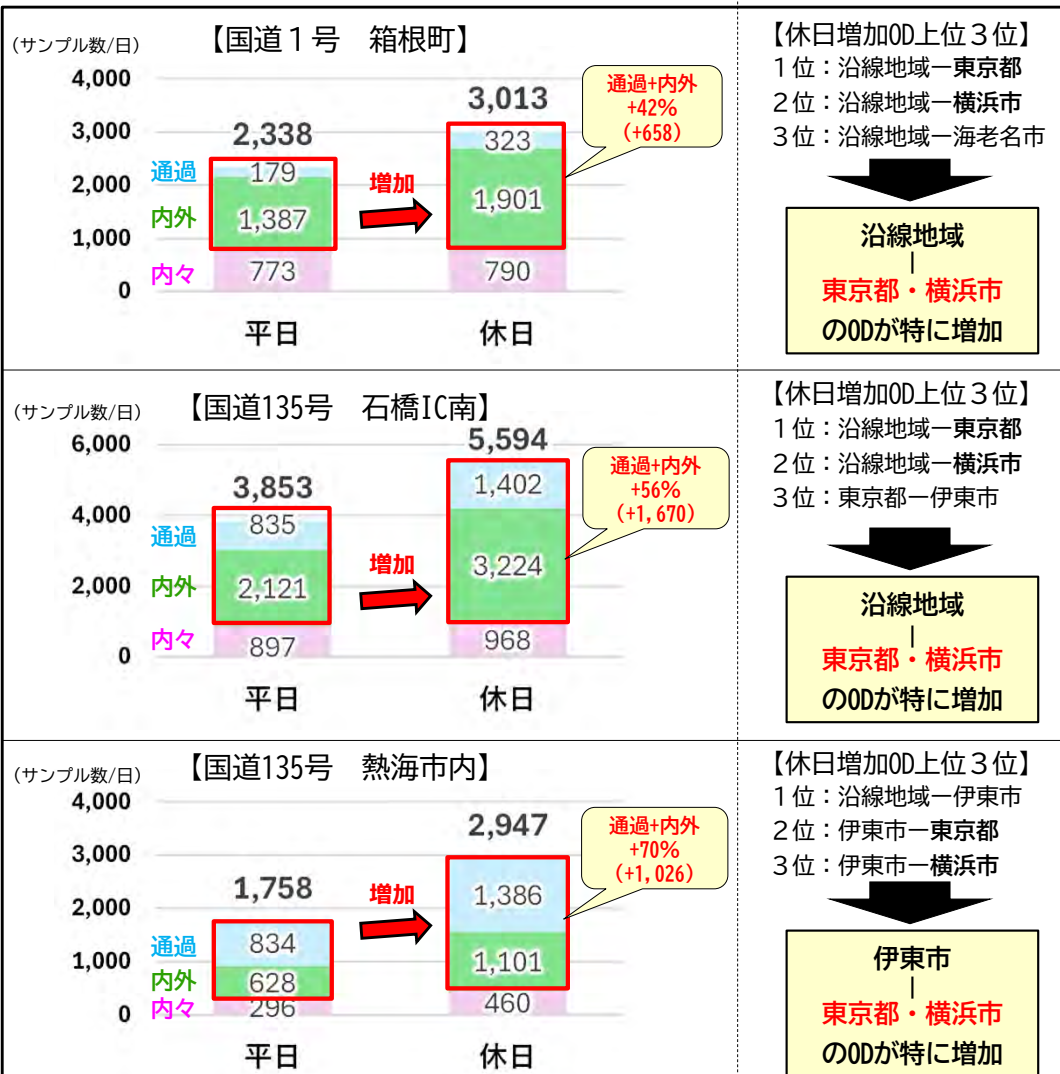


	委員からの意見	対応状況	該当頁
③ルート帯が想定されるエリアにおける配慮すべき事項の把握	<p>【第2回】 アンケートで環境に関する意見があったことも踏まえ、法令に基づく環境影響評価の対象にならない場合でも、自主的に法令に準じたフルアセスに近い調査を行ってほしい。その際、「景観」も 評価項目とすべき。</p> <p>【第2回】 温泉の源泉は、詳細がわかっていないことが多い。この地域で源泉等の調査を行うことは、他の地域の良いモデルになると思う。</p> <p>【第4回】 温泉に関して、源泉管理者や研究所等にヒアリングを行って欲しい。</p>	<p>○ルート帯が想定されるエリアにおける配慮すべき事項の把握については、今後、ルート帯の絞り込み（複数案の設定）までに調査・整理</p> <p>○地形や地質、構造上の課題等について専門的な知見を踏まえて検討していくための技術検討専門部会を設置し、第1回部会を実施</p> <p>○今後、部会において、複数案の設定にあたり、技術的な課題や配慮すべき事項等について整理していく</p>	30～42頁

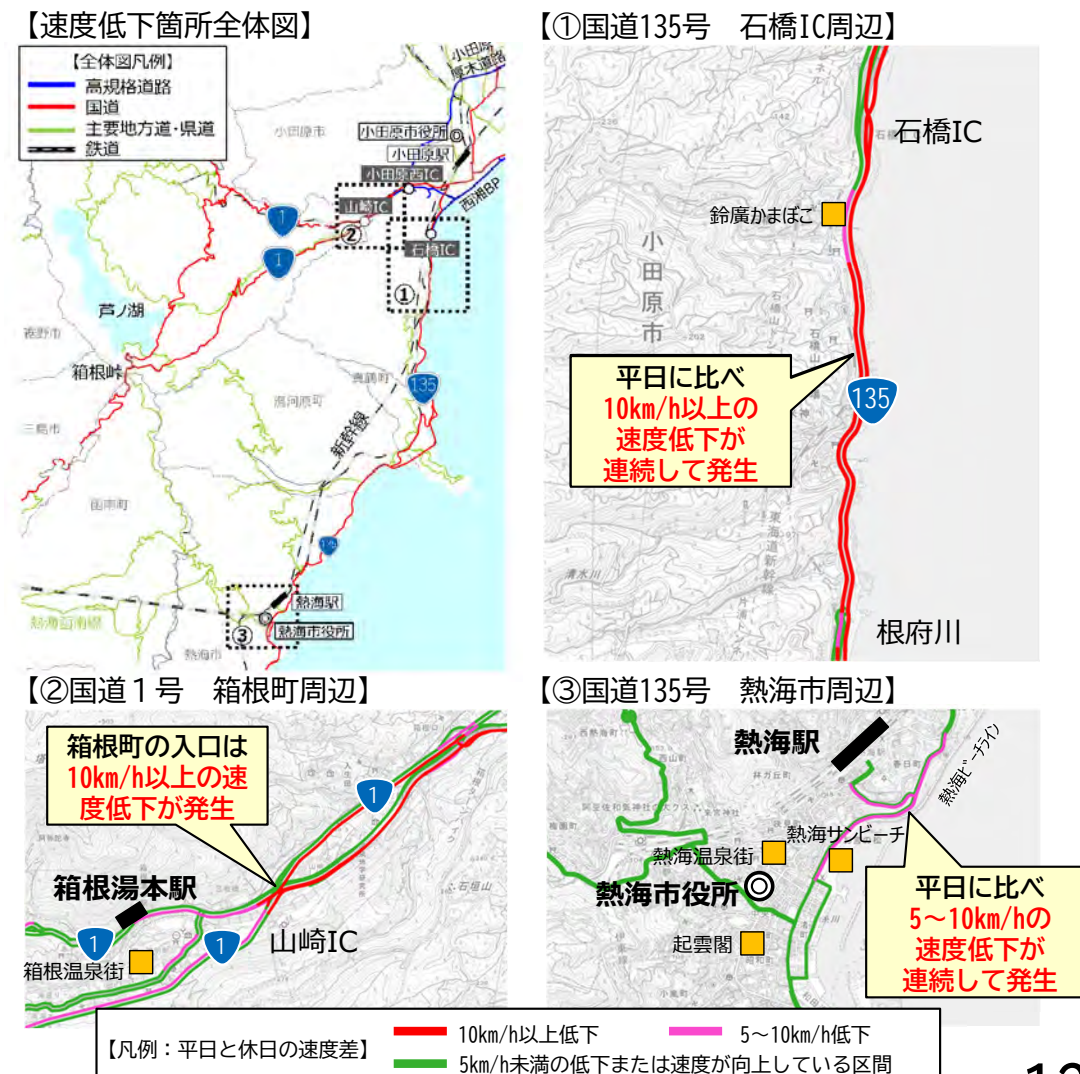
# 1. これまでの委員会での意見と対応状況 観光オフシーズンの交通状況

- 伊豆湘南道路の沿線地域は首都圏近郊に位置しており、観光オフシーズンである10月においても、休日は、主に関東方面からの交通（通過+内外）が増加している
- そのため、関東方面と接続する国道1号や国道135号では、観光交通と生活交通の混在が要因と考えられる速度低下が発生している

## ■10月平日・休日の発着地の分析



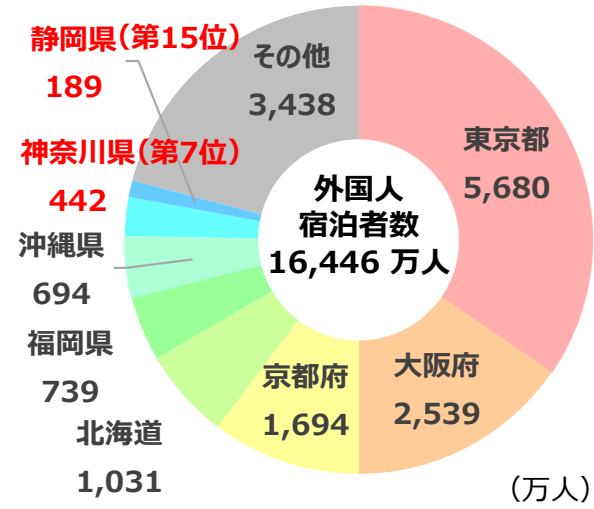
## ■10月休日の速度低下状況



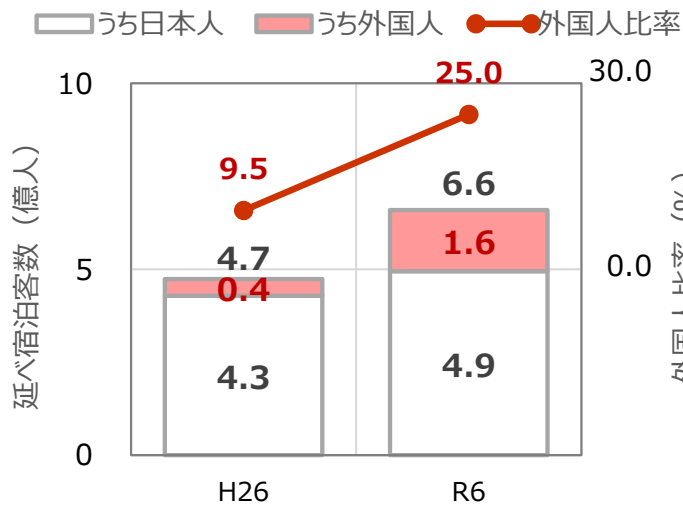
# 1. これまでの委員会での意見と対応状況 インバウンドの状況

- インバウンド需要は東京や大阪、京都等が中心ではあるが、熱海や箱根など沿線・周辺地域でも増加中
- インバウンド需要は10~11月が多く、小田原駅や熱海駅からバスやタクシー等を利用した周遊観光が多い

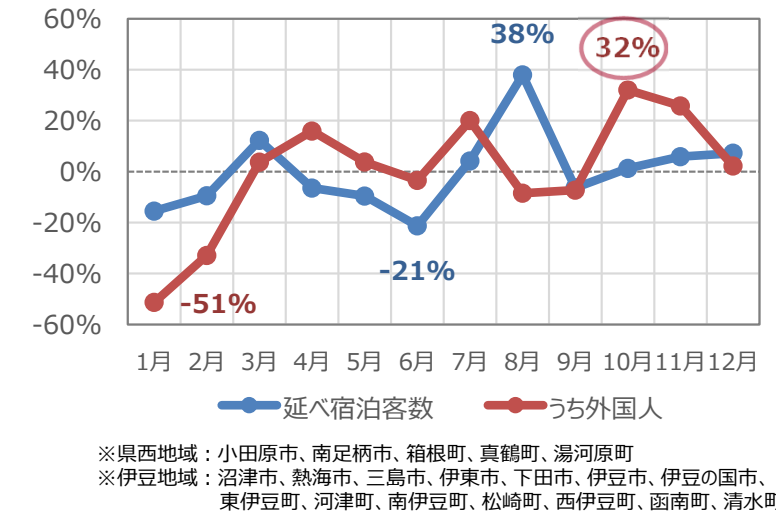
## ■外国人宿泊客数の都道府県別構成比 (令和6年)



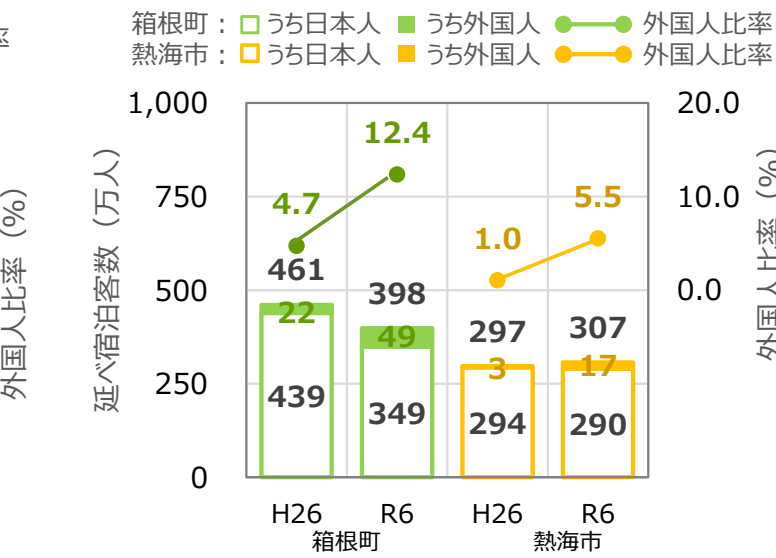
## ■全国の延べ宿泊客数の推移



## ■神奈川県 県西地域・静岡県 伊豆地域の外国人宿泊客数対年平均 増減割合 (令和6年)



## ■箱根町と熱海市の延べ宿泊客数の推移



## ■地域の声

### 【インバウンド需要に関する声】

●インバウンドは東京や大阪、京都等が中心で、他の地域は依然、国内需要が中心 (旅行業協会)

●羽田空港から小田原・箱根、伊豆半島へのアクセス性が向上すれば、インバウンドの呼び込みを期待できる (観光協会)

### 【交通手段に関する声】

●小田原駅や熱海駅に新幹線で来て、バスやタクシー、レンタカー等で周遊する西欧人が増えている (旅行業協会、バス協会、観光協会)

●近年は、外国人の土日の路線バス利用が増えている (バス協会)

### 【宿泊施設に関する声】

●箱根は、外国人向けの高級旅館が増えている (旅行業協会、ホテル旅館組合)

●今後、台湾など外国へセールスすることも考えている (ホテル旅館組合)

## ■観光施策

策定済みまたは策定中の観光計画等では、外国人向けの体験型コンテンツの充実等が位置付けられている

- ・伝統芸能・文化等の体験コンテンツ (小田原市)
- ・日本固有の文化を活かしたイベントや体験型コンテンツ (湯河原町)
- ・ニーズにマッチする高単価のコンテンツ (箱根町)
- ・熱海の独自性を活かした魅力的な体験 (熱海市)

出典：観光庁「宿泊旅行統計調査」、箱根町「入込観光客数」、熱海市インバウンド宿泊客 (おでかけウォッチャー)、小田原市観光戦略ビジョン、第3期湯河原町観光立町推進計画 (案)、第2次 箱根町HOT21観光プラン実施計画 (後期)、熱海市観光基本計画2026-2030 (案)

## 2. 第2回意見聴取の結果



## 2. 第2回意見聴取の結果 (1) 意見聴取の概要

- 広域から意見聴取するため、新たに**周辺25市町へのアンケート票送付**や**宿泊施設へのチラシ留置き等**を実施
- **企業・団体等**の声を広く聞くため、新たに**ヒアリング**を実施し、アンケート票やチラシ等も増量

分類	第2回 意見聴取				第1回 意見聴取				
	対象	回答方法	配布数量	回収数	対象	回答方法	配布数量	回収数	
アンケート	沿線住民	・ルート帯が想定される沿線地域の住民 <全世帯> <b>沿線5市町</b> 小田原市、真鶴町、湯河原町、熱海市、函南町	アンケート票 WEB	アンケート票郵送 <b>139,401通</b>	24,222 (回収率※1) 17.4%	<全世帯> <b>沿線5市町</b>	アンケート票 WEB	アンケート票郵送 <b>137,421通</b>	31,616 (回収率※1) 23.0%
	周辺住民	・ルート帯が想定される周辺地域の住民 <無作為抽出世帯> <b>周辺25市町</b> (神奈川県11市町、静岡県14市町) 平塚市、茅ヶ崎市、厚木市、伊勢原市、南足柄市、大磯町、二宮町、中井町、大井町、開成町、箱根町、沼津市、清水町、長泉町、三島市、伊豆の国市、伊東市、裾野市、伊豆市、下田市、東伊豆町、河津町、南伊豆町、松崎町、西伊豆町	アンケート票 WEB	アンケート票郵送 <b>48,572通</b>		<無作為抽出世帯> —	—	—	
		・主に周辺地域からの利用が想定される施設の利用者 <市庁舎等> <b>2県、沿線5市町、周辺25市町</b> <道の駅等> <b>9箇所</b> 箱根峠、足柄・金太郎のふるさと、 <b>湘南ちがさき</b> 、TOTOCO小田原、ふじおやま、伊豆ゲートウェイ函南、伊豆のへそ、 <b>伊豆月ヶ瀬</b> 、伊東マリンウッ <SA・PA> <b>16箇所</b> (東名) <b>港北</b> 、海老名、中井、鮎沢、足柄、 <b>富士川</b> 、駒門、 <b>愛鷹</b> 、 <b>由比</b> (新東名) 駿河湾沼津、 <b>清水</b> (圏央道) <b>厚木</b> (小田厚) 平塚、大磯、小田原 (西湘BP) <b>西湘</b> <宿泊施設> <b>10団体</b> (温泉旅館組合) 湯河原温泉、箱根温泉、箱根強羅温泉、箱根仙石原温泉、熱海温泉、伊豆湯河原温泉、伊豆長岡温泉、伊東温泉、南熱海網代温泉、伊豆山温泉 <有料道路の料金所入口> <b>6箇所</b> 真鶴道路、ターンバイク箱根、湯河原パークウェイ、伊豆スカイライン、箱根スカイライン、芦ノ湖スカイライン	WEB	チラシ留置き <b>14,100枚</b> ポスター掲示 <b>419枚</b>	9,337 (回収率※1) 19.2%	<市庁舎等> <b>2県、沿線5市町</b> <道の駅等> <b>7箇所</b> <SA・PA> <b>9箇所</b> <宿泊施設> —	WEB	チラシ留置き <b>10,000枚</b> ポスター掲示 <b>150枚</b>	1,580 (回収率※1) —
		<有料道路の料金所入口> <b>6箇所</b> 真鶴道路、ターンバイク箱根、湯河原パークウェイ、伊豆スカイライン、箱根スカイライン、芦ノ湖スカイライン	WEB	チラシ手渡し <b>20,000枚</b>		<有料道路入口> <b>6箇所</b>	WEB	チラシ手渡し <b>20,000枚</b>	
企業・団体等	・道路利用が想定される企業・団体及び自治体 <企業・団体> <b>沿線5市町、周辺25市町</b> 商工会議所会員、観光協会会員、温泉旅館組合会員、旅行業協会、トラック協会会員、 <b>バス協会会員</b> 、 <b>タクシー協会会員</b> 、消防署、警察署、医療機関、農業協同組合、漁港協同組合、道の駅・漁港の駅、道路管理者等	アンケート票 WEB	アンケート票配布 <b>1,822通</b>	597 (回収率※1) 32.8%	<企業・団体> <b>沿線5市町</b>	アンケート票 WEB	アンケート票配布 <b>141通</b>	311 (回収率※1) 220%※2	
	<自治体> <b>沿線5市町、周辺25市町</b> ※ (※第1回から追加市町：平塚市、茅ヶ崎市、厚木市、伊勢原市、大磯町) 市町役場の交通、観光、産業、防災等の関係部署	電子メール	電子メール <b>30市町</b>			30市町 (121部署)	<自治体> <b>周辺20市町</b>		電子メール
ヒアリング	<企業・団体、自治体> <b>25団体</b> 商工会議所、観光協会、旅行業協会、温泉旅館組合、トラック協会、バス協会、タクシー協会、警察署、消防署、自衛隊、市町役場	ヒアリング	<b>ヒアリング</b> <b>25団体</b>	25団体	<企業・団体、自治体> —	—	—	—	

※1：アンケート票の郵送通数に対する回収数の割合 ※2：団体から関連企業等への周知等により、配布数を上回ったと考えられる

## 2. 第2回意見聴取の結果（2）アンケート結果（回答者属性①）

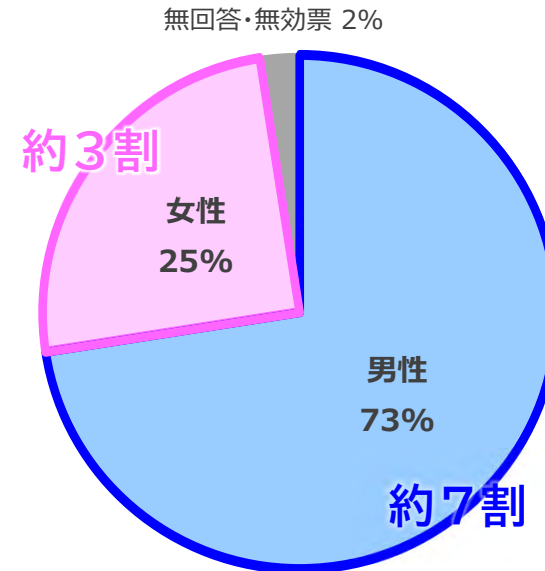
- 全体で34,277件、うち沿線住民24,222人、周辺住民9,337人、企業・団体等718団体から回答を回収
- 今回は、前回と比較して、**周辺住民からの回答が約6倍、企業・団体等からの回答が約2倍に増加**
- 回答者は男性が約7割で女性が約3割、年齢はどの年代からも回答を回収

### ■ アンケート回収数

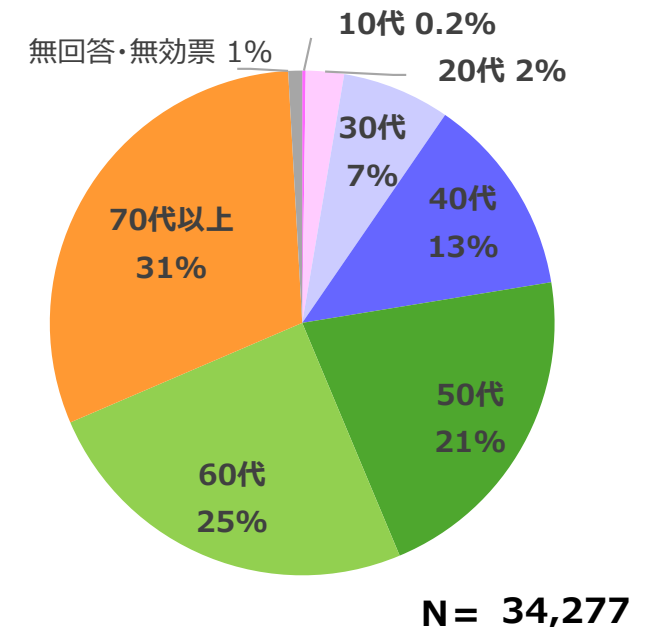
回答者		回収数（件）	
		第2回	第1回
住民 （小計）	沿線住民※1	24,222 （うちWEB 8,558）	31,616 （うちWEB 8,237）
	周辺住民※2	9,337 （うちWEB 3,599）	1,580 （うちWEB 1,101）
		33,559 （うちWEB 12,157）	33,196 （うちWEB 9,338）
企業・団体等 （小計）	企業・団体	597 （うちWEB 371）	311 （うちWEB 175）
	自治体	121	44
		718 （うちWEB 371）	355 （うちWEB 175）
合計		34,277 （うちWEB 12,528）	33,551 （うちWEB 9,513）

### ■ 回答者（住民）の属性

#### ■ 性別



#### ■ 年齢

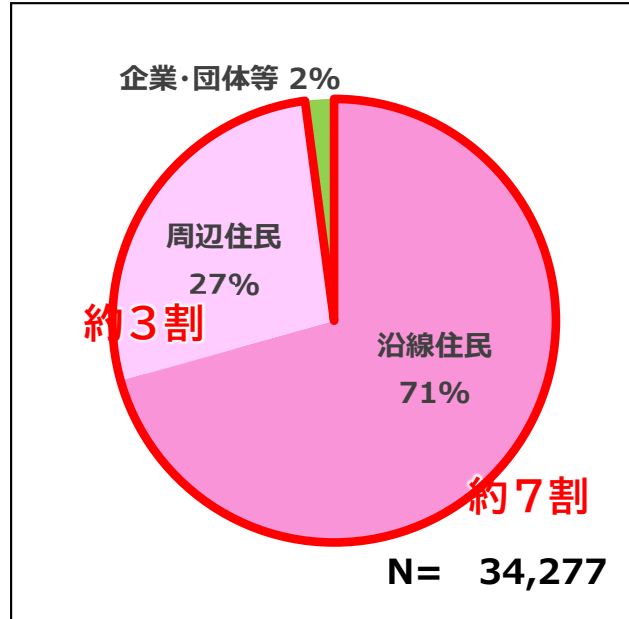


※1 沿線住民：小田原市、真鶴町、湯河原町、熱海市、函南町の住民  
 ※2 周辺住民：沿線住民以外の住民

# 2. 第2回意見聴取の結果（2）アンケート結果（回答者属性②）

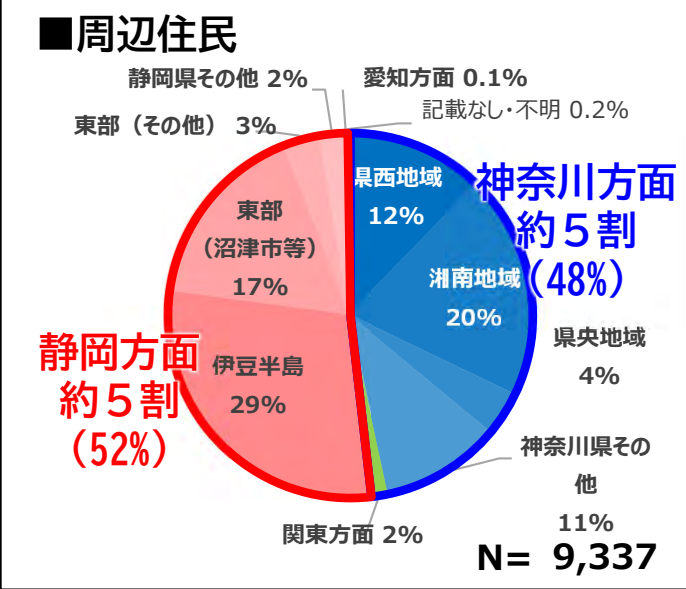
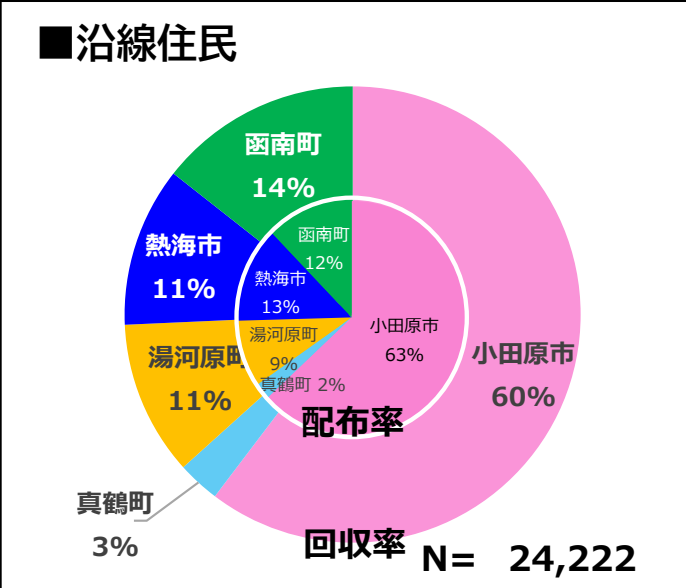
- 回答者は、住民が大部分を占め、うち沿線住民が約7割、**周辺住民が約3割**
- 企業・団体等は、沿線地域約4割、**周辺地域約6割**で、業種は、沿線地域の主要産業である**第三次産業**からの回答が**約8割**

## ■回答者の分類

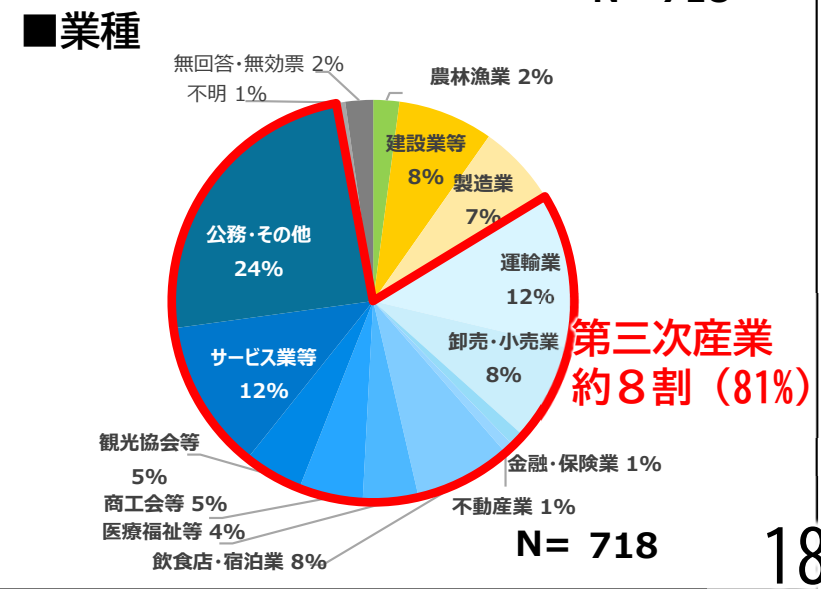
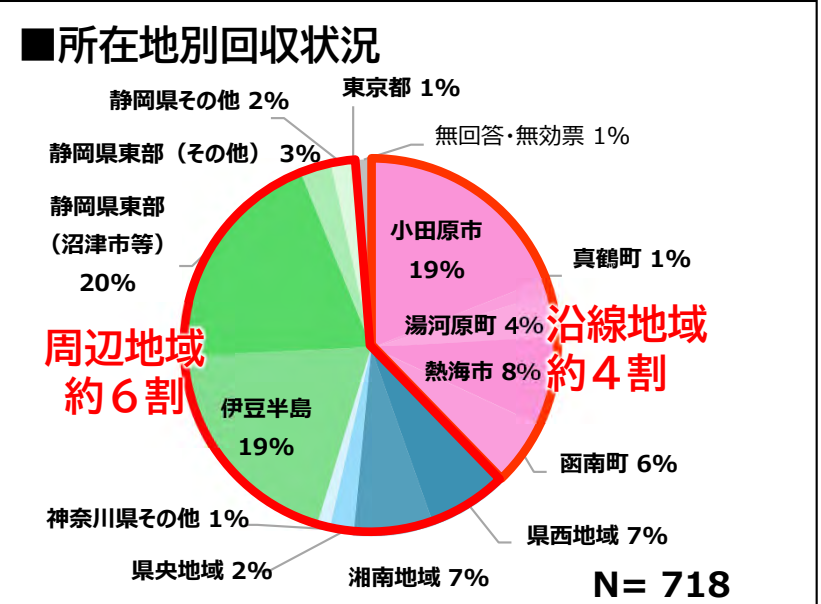


※沿線地域：小田原市、真鶴町、湯河原町、熱海市、函南町  
 ※周辺地域：沿線地域以外の地域  
 ※関東方面：神奈川県を除く関東地方及び甲信越地方  
 ※愛知方面：愛知県以西  
 ※神奈川県  
 県西地域：南足柄市、中井町、大井町、松田町、山北町、開成町、箱根町  
 湘南地域：平塚市、藤沢市、茅ヶ崎市、秦野市、伊勢原市、寒川町、大磯町、二宮町  
 県央地域：相模原市、厚木市、大和市、海老名市、座間市、綾瀬市、愛川町、清川村  
 ※静岡県  
 伊豆半島：伊豆の国市、伊東市、伊豆市、下田市、東伊豆町、河津町、南伊豆町、松崎町、西伊豆町  
 東部(沼津市等)：沼津市、三島市、長泉町、清水町  
 東部(その他)：富士市、富士宮市、裾野市、御殿場市、小山町

## ■住民の居住地別回収状況



## ■企業・団体等

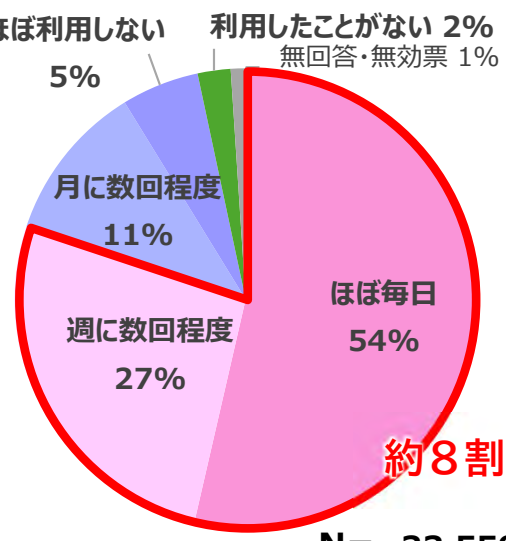


# 2. 第2回意見聴取の結果 (2) アンケート結果 (道路の利用状況(住民))

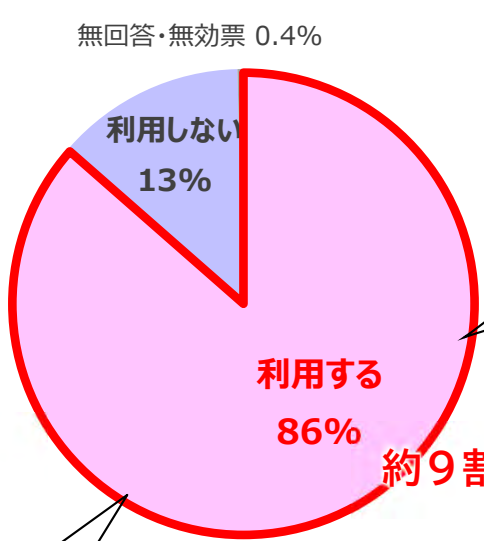
## ■住民の県境周辺地域の道路(国道1号、国道135号、県道熱海函南線)の利用状況等

- 自動車の利用頻度が週に数回程度以上、県境周辺地域の道路 (国道1号、国道135号、県道熱海函南線) 利用がともに8割を超えており、**多くの住民が日常的に県境周辺地域の道路を利用している**
- 利用目的は、通勤・通学、買物・通院といった**日常生活関連が3割**、**観光等が5割**であり、**混在している**
- 発着地は、**沿線地域外が約5割**、うち県境をまたぐ交通が7割を超えており、**広域に利用されている**

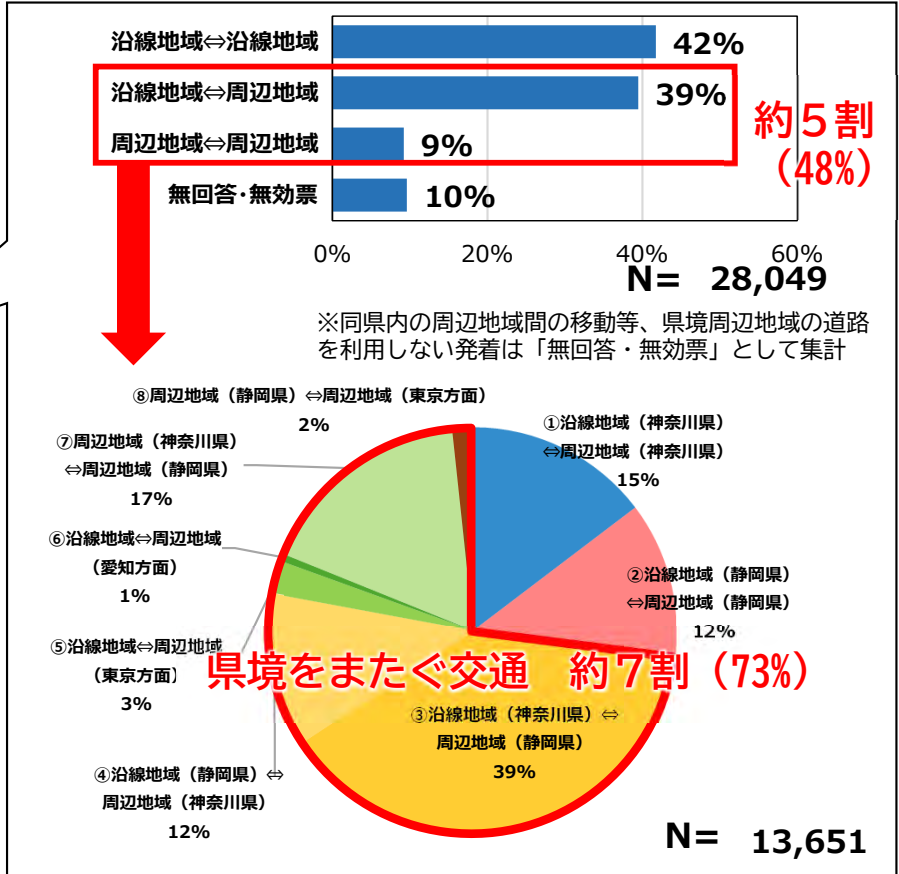
### ■自動車の利用頻度



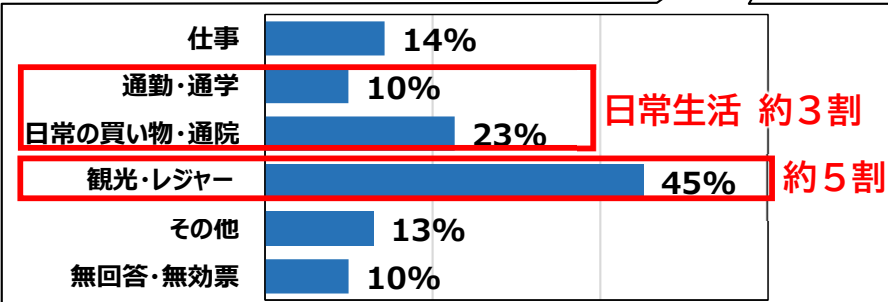
### ■県境周辺地域の道路の利用状況



### ■県境周辺地域の道路利用の発着地



### ■県境周辺地域の道路の利用目的



※前の問【自動車の利用頻度】で「利用したことが無い」「無回答・無効票」の回答者はこの問いには回答しない

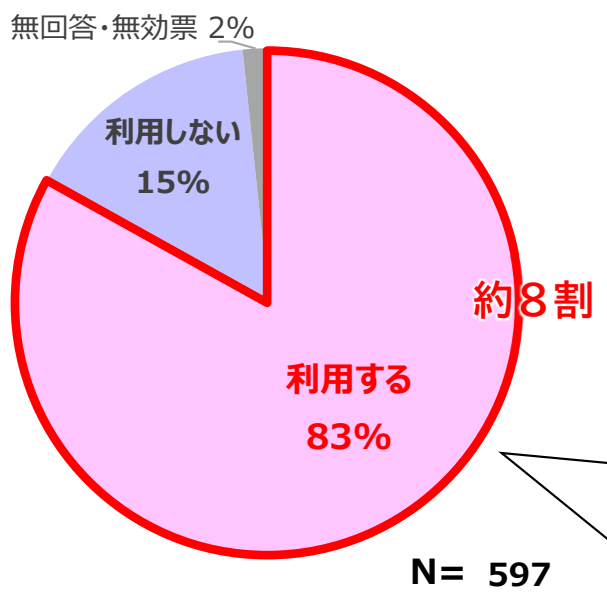
※アンケート回答者の居住地及び目的地より整理  
 ※周辺地域(神奈川県): 小田原市、真鶴町、湯河原町以外の市町村  
 周辺地域(静岡県): 熱海市、函南町以外の市町村  
 周辺地域(東京方面、愛知方面): 神奈川県、静岡県以外の都道府県  
 ※同県内の周辺地域間の移動等、県境周辺地域の道路を利用しない発着は除く

# 2. 第2回意見聴取の結果 (2) アンケート結果 (道路の利用状況(団体等))

## ■企業・団体等の県境周辺地域の道路 (国道1号、135号、県道熱海函南線) の利用状況

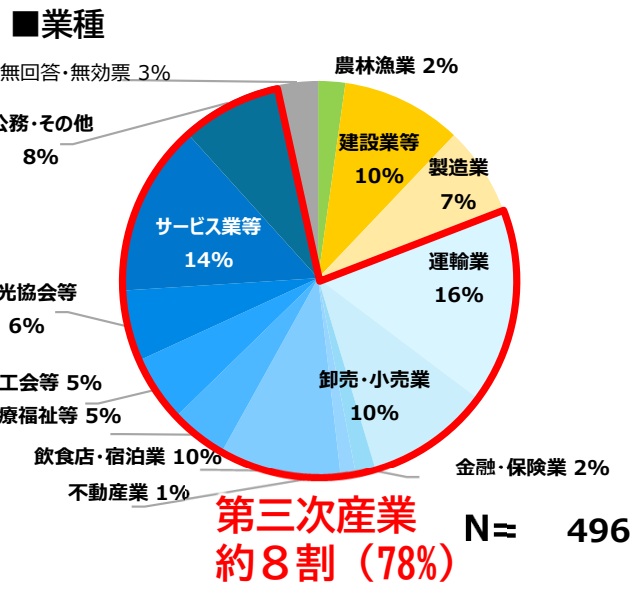
- 県境周辺地域の道路は、8割を超える企業・団体等で利用されており、うち約8割が第三次産業であることから、この地域の主要産業を支える道路として利用されている
- 発着地は、沿線地域外が7割を超え、うち県境をまたぐ交通が7割を超えており、企業活動における広域移動を支えている

### ■県境周辺地域の道路の利用状況

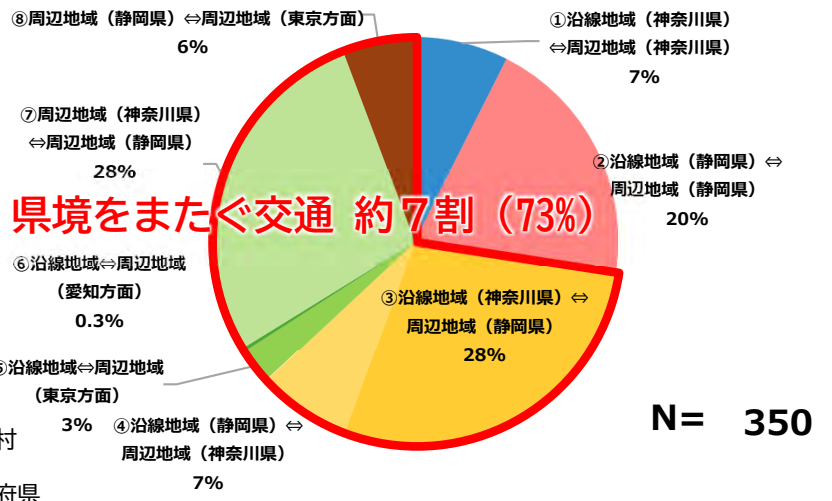
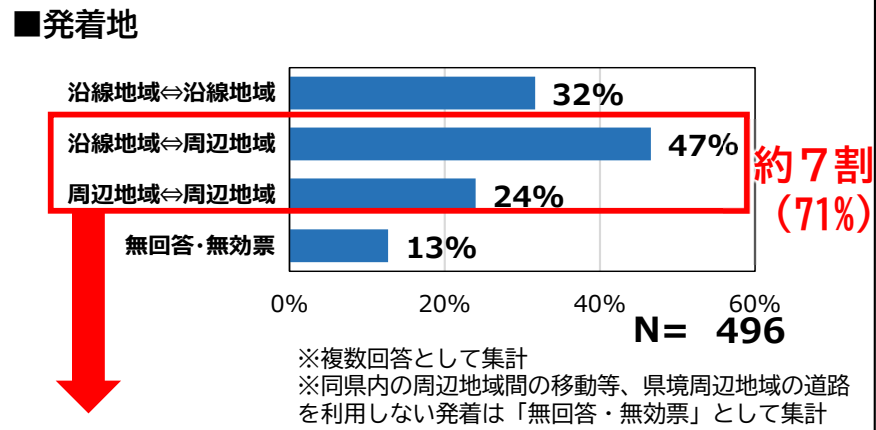


※周辺自治体に対する調査票には、県境周辺地域の道路の利用状況に関する設問がないため、各種団体のみを対象

### ■県境周辺地域の道路を利用する企業・団体等の業種と発着地



※アンケート回答者の事業者住所及び目的地より整理  
 ※周辺地域 (神奈川県) : 小田原市、真鶴町、湯河原町以外の市町村  
 周辺地域 (静岡県) : 熱海市、函南町以外の市町村  
 周辺地域 (東京方面、愛知方面) : 神奈川県、静岡県以外の都道府県

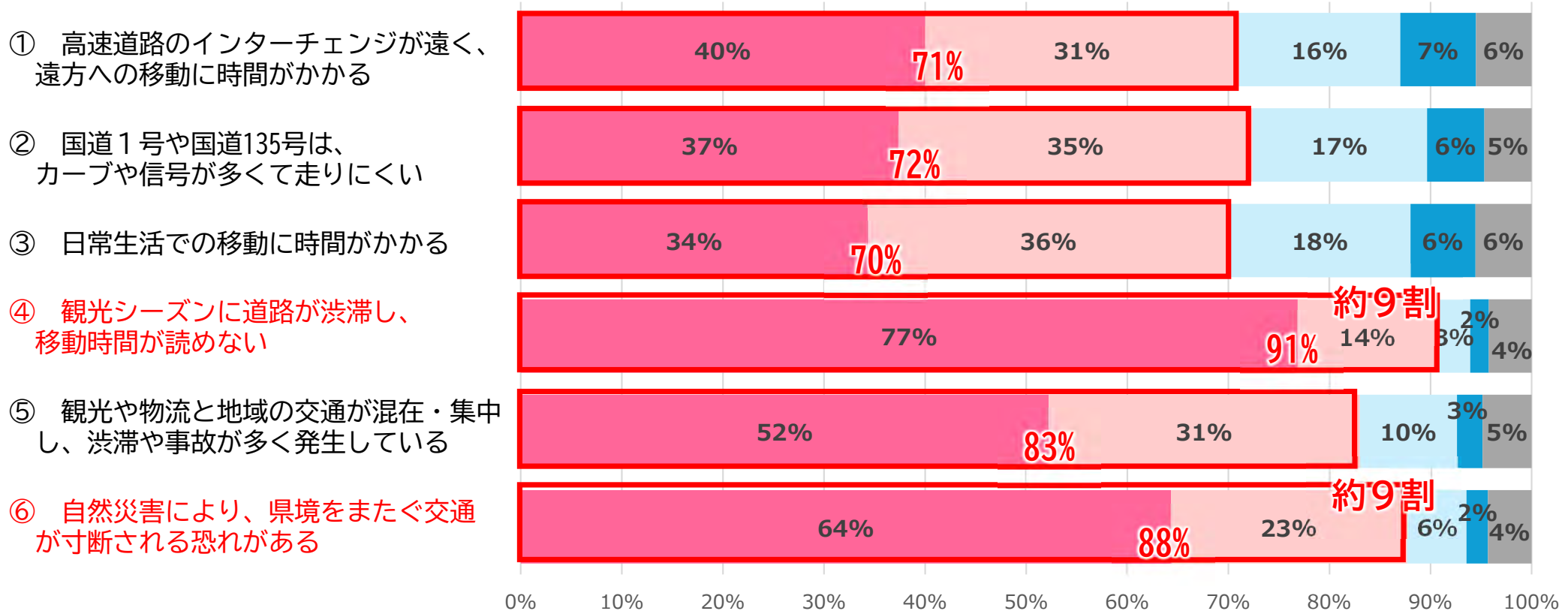


# 2. 第2回意見聴取の結果（2）アンケート結果（道路交通の課題(全体)）

## ①全体

- 全ての項目について、7割以上の方が、県境周辺地域における道路交通の課題として認識
- 特に、「④観光シーズンに道路が渋滞し、移動時間が読めない」、「⑥自然災害により、県境をまたぐ交通が寸断される恐れがある」は、約9割の方が課題として認識

Q：県境周辺地域における道路交通の課題として考えられる次の①～⑥について、以下の①～⑥を4段階で評価してください。



N=34,277

強く思う
  どちらかというと思う
  どちらかというと思わない
  まったくそう思わない
  無回答・無効票

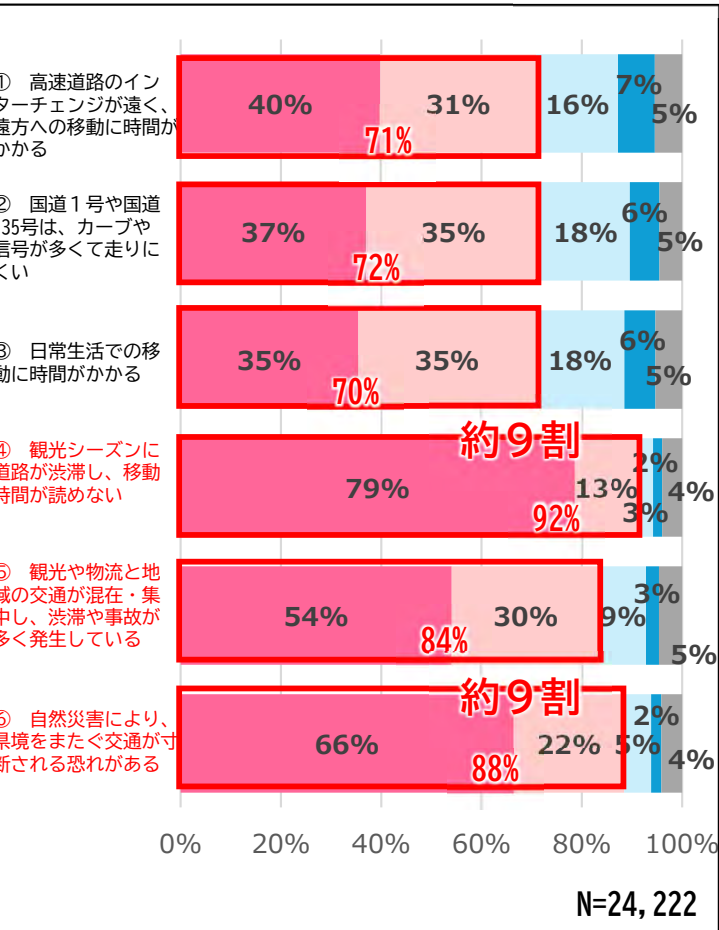
# 2. 第2回意見聴取の結果 (2) アンケート結果 (道路交通の課題(回答者別))

## ②回答者別

- 全ての項目について、沿線・周辺住民は約7割、企業・団体等は8割以上の方が課題として認識
- 特に④、⑥は、各回答者とも約9割に達しており、また「⑤観光や物流と地域の交通が混在・集中し、渋滞や事故が多く発生している」については、企業・団体等で約9割の方が課題として認識

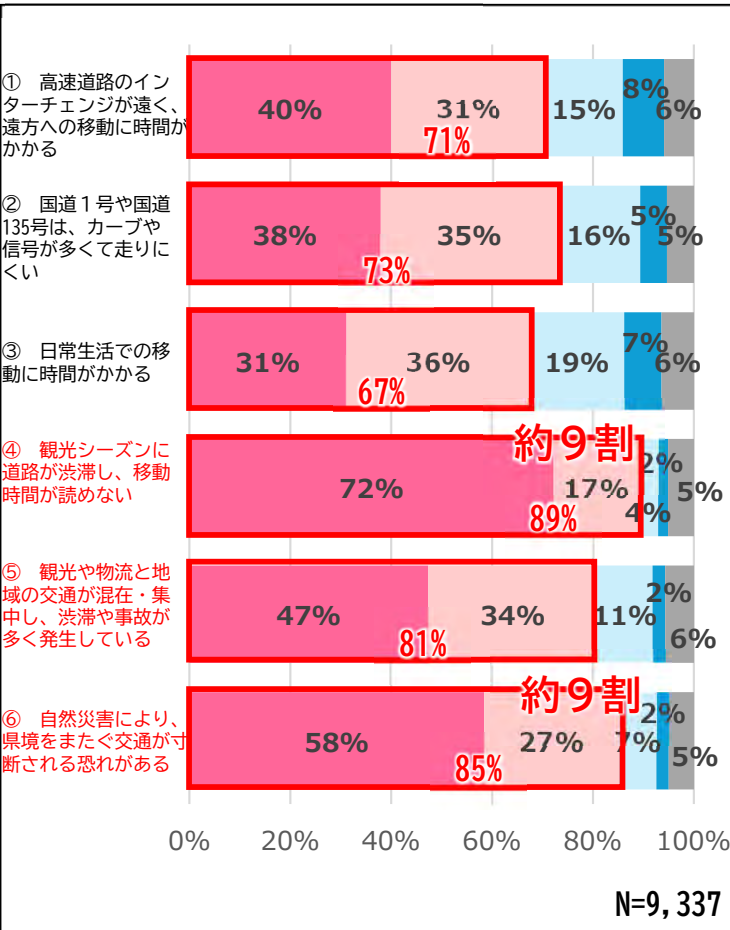
### ■沿線住民

7割以上



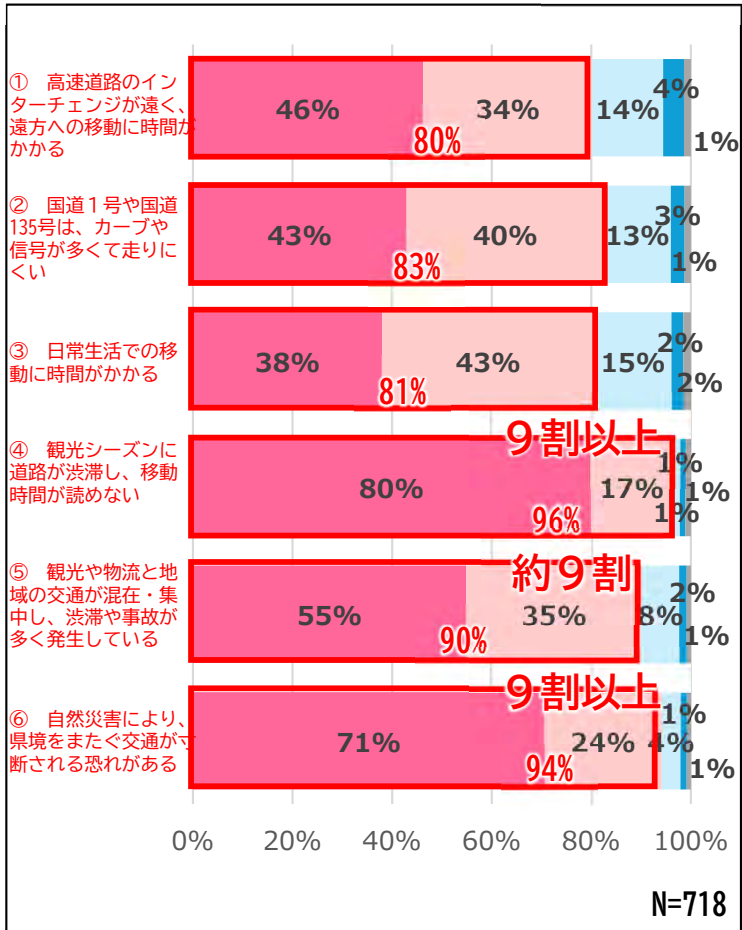
### ■周辺住民

約7割以上



### ■企業・団体等

8割以上



強く思う
  どちらかというと思う
  どちらかというと思わない
  まったく思わない
  無回答・無効票

# 2. 第2回意見聴取の結果 (2) アンケート結果 (道路交通の課題(その他の意見))

## ③その他の意見 (N=4, 478)

- 道路構造の課題や渋滞、災害時の道路の脆弱性など、約7割が設問に関連する内容
- また、関東方面との移動など広域的な移動に関する課題認識が多くあった

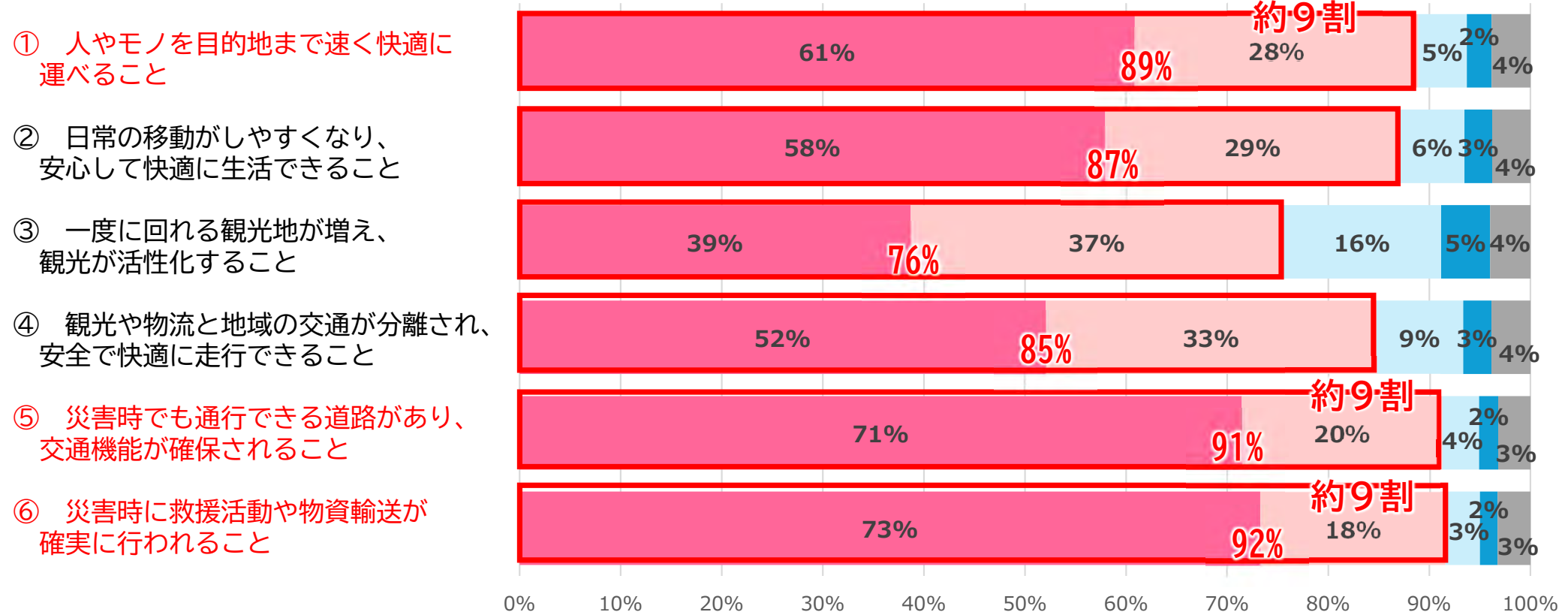
意見区分	数量	割合	意見内容
①高速道路へのアクセスが悪いこと	298	67%	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 函南町から都心へ行く際、高速道路に乗るためには一旦西に移動しなければならないのが勿体無い (函南町：20代女性)</li> <li>・ どこに行こうとしてもICが遠いため、熱海付近にICができるだけで非常に助かる (湯河原町：20代男性)</li> <li>・ 東名高速へのアクセスに1本しか道がないため、事故が発生すると逃げ道もなく、大渋滞になり時間が全く読めなくなる (伊東市：30代男性)</li> </ul>
②信号やカーブが多く走りにくいこと	365		<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 東京や横浜へ行き来する際、東名道は渋滞が多く距離的に遠回りであるため、国道1号線を利用することが多いが、急勾配や急カーブが多く運転上の負荷がかかり燃料も多く消費する (沼津市：30代男性)</li> <li>・ 横浜から箱根町へ毎週行くが、国道1号がくねくね道の一車線で危険、渋滞で仕事にも支障をきたす (横浜市：卸売・小売業)</li> <li>・ 神奈川県から静岡県に入るまでカーブが多くて運転が怖く、乗っている子供も車酔いが酷くて大変 (藤沢市：20代女性)</li> </ul>
③日常生活で移動時間が増加すること	146		<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 函南町から東京方面に向かうことが多いが、国道135号は渋滞が酷く、湯河原や真鶴は殆ど行かない (小田原市：40代男性)</li> <li>・ 10分強で到着するような距離のスーパーやコンビニに行くだけでも、40分から1時間かかる (小田原市：40代男性)</li> <li>・ 小田原市内への移動に1時間かかることが常態化している。移動に時間がかかり、業務遂行のための時間捻出に制限がかかってしまう。日常的に移動が必要なため、職員の身体的疲労も不安がある (湯河原町役場)</li> </ul>
④観光利用と生活利用が混在していること	658		<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 国道135号の小田原市石橋付近の合流地点の渋滞が激しいため、伊豆方面への旅行を躊躇することがある。特に夏場は渋滞が激しいため、伊豆方面への旅行はしないようにしている (東京都：50代女性)</li> <li>・ 幹線道路から裏道に入って住民に迷惑がかかっている (湯河原町：60代男性)</li> <li>・ 休日は、国道135号線の渋滞が恒常化しており、救急車の搬送に支障をきたしている (真鶴町役場)</li> </ul>
⑤渋滞や事故が発生していること	649		<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 東京、横浜に頻繁に移動するが、交通事故や自然渋滞が頻繁に発生し、本当に時間が読めない (長泉町：50代男性)</li> <li>・ 東京にクラフトビール(保冷状態での納品が必要)の配達で国道135号を使用するが、渋滞が酷い (函南町：50代男性)</li> <li>・ 国道135号線は片側一車線の道路であり、事故等により一車線塞がると渋滞が生じて物流に影響が出る。また、道幅が狭い道路が多く、大型物流車両は通行しづらいため、配送効率が悪くコストも増えてしまう (熱海市役所)</li> </ul>
⑥自然災害による交通寸断の恐れがあること	899		<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 熱海の土砂災害時は、国道135号や箱根経由は通行できず、東名経由で熱海への通院に4時間かかった (湯河原町：50代男性)</li> <li>・ 大雪による通行止めで、東名・246・R1・西湘BPの車がR135に流れ、小田原まで6時間、平塚まで10時間かかった (函南町：40代男性)</li> <li>・ 東京方面からの物資搬入路として、伊豆半島に接続している高規格道路は東名高速道路しかないため、東名が被災し使用できなくなった場合の迂回路が必要である (西伊豆町役場)</li> </ul>
⑦その他	1,463	33%	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 首都圏と中部圏の物流のレジリエンス強化のためにもご検討頂きたい (二宮町：40代男性)</li> <li>・ 国道1号も135号も自転車道として魅力的だが、混雑して走りづらい。渋滞による不要な排気ガスを減らし、自転車走りやすい状態にすることで、環境負荷の低い交通手段やスポーツ振興を図るためにも伊豆湘南道路は必要 (小田原市：40代男性)</li> <li>・ 沿線市町の居住者でもこの計画を知らない人が多いため、継続したPR活動が必要であると感じる (函南町：商工会等)</li> </ul>

# 2. 第2回意見聴取の結果（2）アンケート結果（伊豆湘南道路に期待すること(全体)）

## ①全体

- 全ての項目について、7割以上の方が伊豆湘南道路に求められる機能・役割として期待
- 特に、「①人やモノを目的地まで速く快適に運べること」、「⑤災害時でも通行できる道路があり、交通機能が確保されること」、「⑥災害時に救援活動や物資輸送が確実に行われること」は、約9割の方が期待

Q：神奈川と静岡の県境をまたぐ道路（伊豆湘南道路）に期待することは何ですか。以下の①～⑥を4段階で評価してください。



N=34,277

■ 強く思う
 ■ どちらかというと思う
 ■ どちらかというと思わない
 ■ まったくそう思わない
 ■ 無回答・無効票

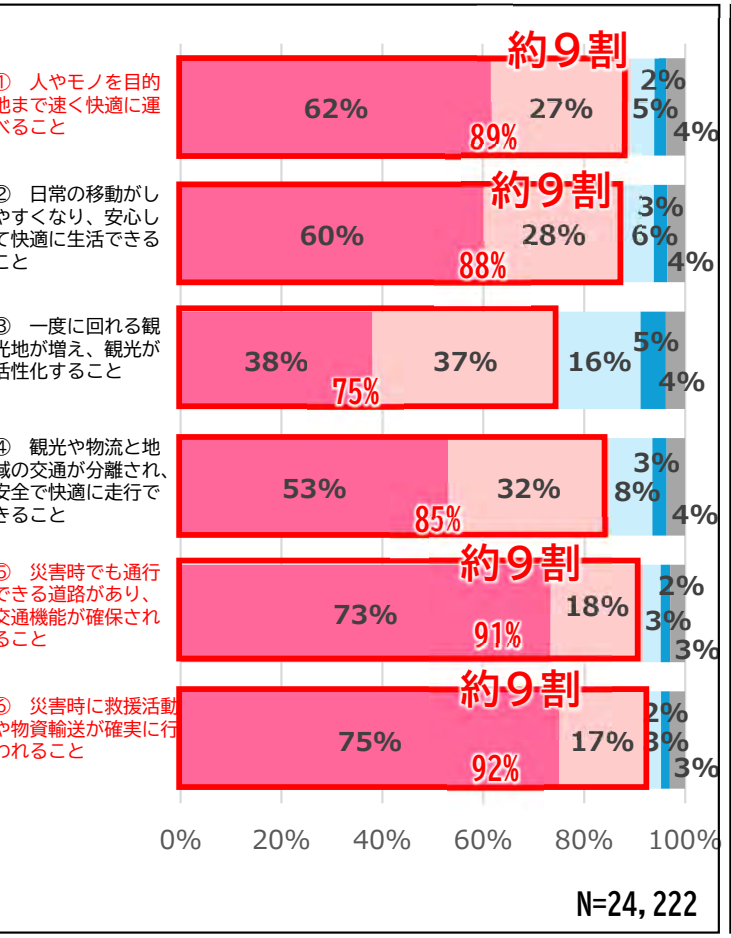
# 2. 第2回意見聴取の結果 (2) アンケート結果 (伊豆湘南道路に期待すること(回答者別))

## ②回答者別

- 全ての項目について、沿線・周辺住民は7割、企業・団体等は8割以上の方が期待
- 特に①、⑤、⑥は、各回答者とも約9割に達しており、また、企業・団体等では、「③一度に回れる観光地が増え、観光が活性化すること」等を含め、他の項目も約9割の方が期待

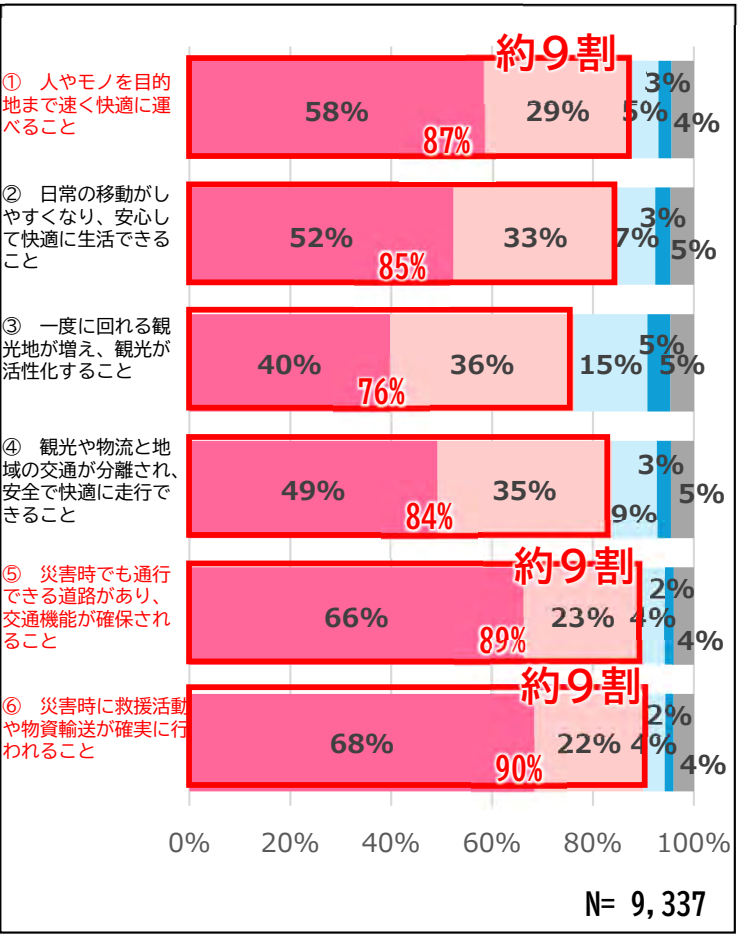
### ■沿線住民

7割以上



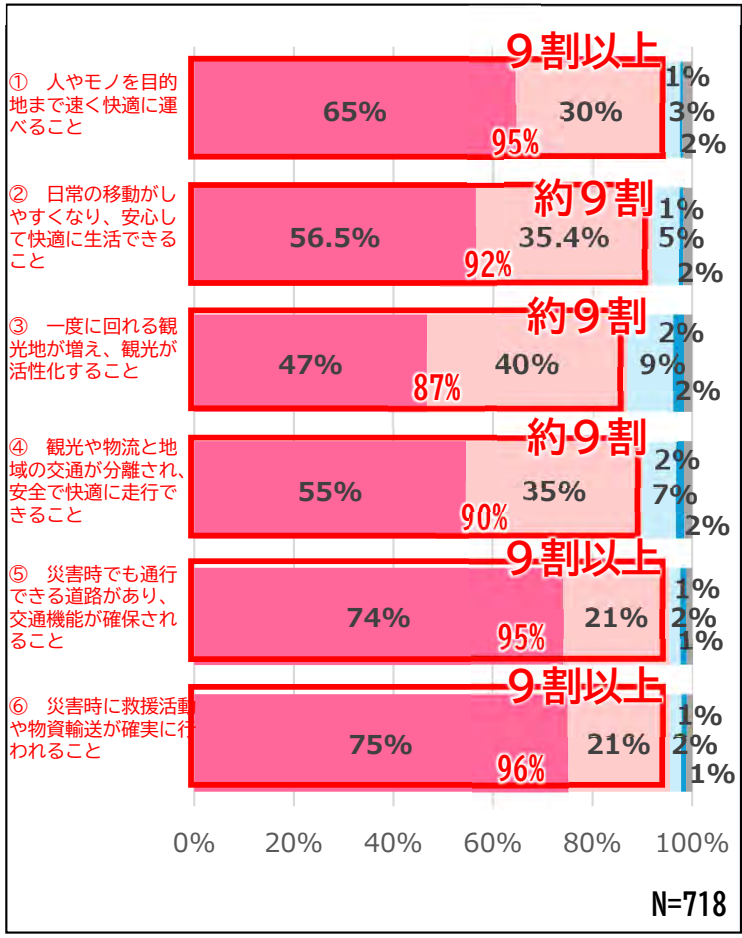
### ■周辺住民

7割以上



### ■企業・団体等

8割以上



強く思う
  どちらかというと思う
  どちらかというと思わない
  まったく思わない
  無回答・無効票

# 2. 第2回意見聴取の結果（2）アンケート結果（伊豆湘南道路に期待すること(その他の意見)

## ③その他の意見（N=3,518）

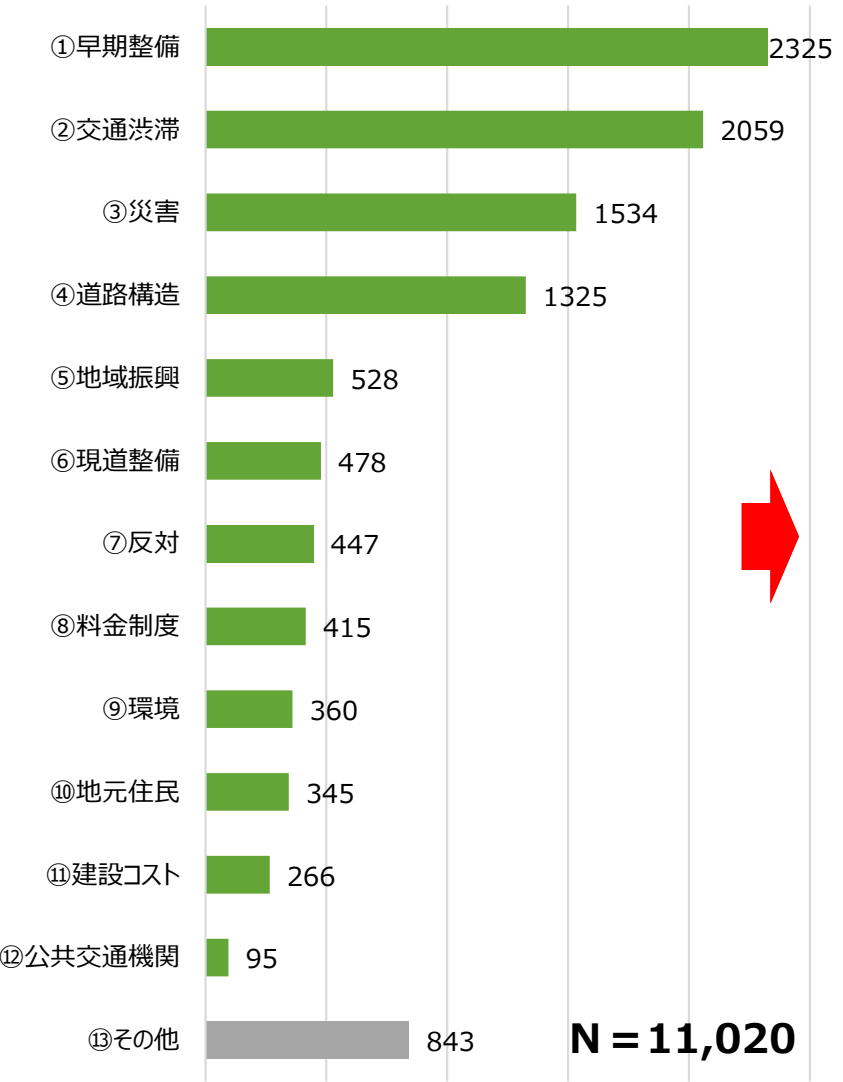
- 交通渋滞の解消や災害時に通行可能な道路の確保を求める意見など、約6割が設問に関連する内容
- また、関東圏とのアクセス性向上など広域的な移動に関する伊豆湘南道路への期待が多数あった

意見区分	数量	割合	意見内容
①目的地までの速達性	449	63%	<ul style="list-style-type: none"> <li>・天候に左右されず、<b>時間に制限されず</b>に熱海、伊東、下田、沼津へ出掛けることが出来るようになる（小田原市60代男性）</li> <li>・東京方面に向かうなら小田原厚木道路経由が良いが、<b>関西方面</b>に向かうには高速道路での移動ができないため、湯河原町からの高速道路への<b>アクセス改善</b>を期待する（湯河原町：50代男性）</li> <li>・伊豆湘南道路が整備されれば、<b>東名等の迂回</b>ルートとして、所要時間の<b>短縮</b>効果が期待できる（二宮町：40代男性）</li> </ul>
②日常的な利便性	249		<ul style="list-style-type: none"> <li>・日常の移動がしやすくなり安心して通行することができ、<b>隣の静岡県にも行き易く</b>なると思う（小田原市：70代以上女性）</li> <li>・受診する<b>医療機関の広域化</b>が期待できる（函南町：70代以上男性）</li> <li>・道路事情が改善されれば、もっと<b>交流が盛ん</b>になり、神奈川県西部の商業施設や親族のもとにも行きやすくなる（伊東市：50代男性）</li> </ul>
③観光地の活性化	216		<ul style="list-style-type: none"> <li>・<b>関東圏</b>からの通行がスムーズに出来るようになり<b>伊豆地域の活性化</b>になればと思う（函南町：60代男性）</li> <li>・観光シーズンを中心とした国道135号線の渋滞を解消することで、<b>伊豆半島への来訪意欲</b>が高まる（伊東市役所）</li> <li>・西湘と静岡が心理的にも近くなること、道の駅含めた<b>周辺観光</b>の強化は両エリアの<b>活性化</b>、暮らしの充実として素晴らしいことだと思う（大磯町：40代男性）</li> </ul>
④渋滞や事故の減少	453		<ul style="list-style-type: none"> <li>・インバウンドで箱根への観光客が増えているため、<b>首都圏から観光地への渋滞解消</b>と<b>安全安心</b>な生活へ向けた高速道路が整備されることを期待する（小田原市：70代以上男性）</li> <li>・<b>交通が分散</b>されるなどの<b>広域的な効果</b>が表れることを期待している（静岡市：公社）</li> <li>・事故が少なく<b>大型トラックが安全に走行</b>できる道路があればよい（小田原市：50代男性）</li> </ul>
⑤災害時の交通機能の確保	704		<ul style="list-style-type: none"> <li>・東海地震や富士山噴火では<b>東名、新東名</b>だけでなく<b>中央道</b>も富士吉田・甲府方面で通行出来なくなる。<b>首都圏の救援</b>だけでなく、災害時に<b>伊豆が孤立しない</b>様な役割を期待する（長泉町：運輸業）</li> <li>・<b>東名等の迂回</b>ルートとして、冬季の<b>立ち往生の減少</b>といった効果が見込める（二宮町：40代男性）</li> <li>・大雨、高波があると通行止めで<b>陸の孤島</b>になるケースがあり、<b>他の交通手段</b>ができることを望む（小田原市：50代男性）</li> </ul>
⑥災害時の救援活動や物資輸送の確実性	140		<ul style="list-style-type: none"> <li>・強靱な交通ネットワークを構築することで、大規模かつ<b>広範な災害</b>が発生した場合において、西側から神奈川県西部地域への人的・物的<b>支援が迅速かつ円滑</b>に確保することが可能となる（伊勢原市役所）</li> <li>・南海トラフ地震、富士山噴火、台風災害時の<b>迅速な災害対応</b>に必須と考える（下田市：70代以上女性）</li> <li>・災害時には<b>物資輸送</b>や<b>避難経路</b>として機能する強靱な道路網となることが重要（小田原市：60代男性）</li> </ul>
⑦その他	1,307		37%

# 2. 第2回意見聴取の結果（2）アンケート結果（自由意見）

■ **早期道路整備**の要望が最も多いほか、既存道路の改善を優先的にを行うことを求める意見や、環境への配慮を求める意見、公共交通機関の充実を求める意見などがあった

Q：伊豆湘南道路の周辺の道路状況や伊豆湘南道路の整備の必要性などについて、ご意見がありましたらご自由にお書きください。



早期整備	・身の回りでは誰に聞いても待ち望んでいる道路である。渋滞解消のため、また、これからの世代、住民の安全安心な生活のためにも、ぜひ <b>早期の開通</b> をお願いします。（湯河原町：30代男性）
交通渋滞	・小田原市に住んでいて、静岡には魅力的な観光地が多くあるが、 <b>渋滞が多いイメージがあるため足が遠のいている</b> 。道路が整備されればもっと旅行に出掛けやすくなると思う。（小田原市：30代男性）
災害	・今の県境の道路は <b>災害にすごく弱い</b> のではないかと思う。今までは不要かと思っていたが <b>能登半島の地震を見て考えを変えた</b> 。早く整備したほうが良いと思った。（小田原市：40代女性）
道路構造	・伊豆縦貫道路の様に <b>片側1車線</b> であると <b>事故・災害時及び補修時に渋滞が頻発</b> する。新たな道路は <b>片側2車線以上</b> にして欲しい。（函南町：60代男性）
地域振興	・伊豆縦貫道との接続で、伊豆市や下田市他の <b>伊豆半島の地域活性化</b> を願いたい。（伊豆市：60代男性） ・できるのはありがたいが <b>西湘地区の観光客への影響</b> が心配である。（小田原市：30代男性）
現道整備	・ <b>既存の道路の整備</b> を優先でお願いしたい。（函南町：50代男性） ・ <b>伊豆縦貫道の完成</b> も合わせて早く願う。（河津町：60代男性）
反対	・ <b>少子高齢化と人口減少</b> が加速する日本において、伊豆湘南道路のような大規模公共事業をこれからのタイミングで強行することに明確に反対する。（小田原市：50代男性）
料金制度	・住民は無料、観光客は有料にするなど、 <b>住民の負担を減らしてほしい</b> 。（熱海市：30代女性） ・全ての有料道路を <b>ETC化</b> して欲しい。（茅ヶ崎市：50代男性）
環境	・ <b>道路建設による自然環境への影響</b> と、現状のままとした場合の <b>渋滞等による自然環境への影響</b> とをよく吟味して進めていただきたい。（二宮町：50代女性）
地元住民	・国道が渋滞すると地元の生活道路を抜け道として使う方が増える。 <b>地元住民が安心して通行できるように</b> してほしい。（小田原市：40代女性）
建設コスト	・物価高のなかで、 <b>採算性や環境保持、道路の維持管理費</b> などあらゆる側面から検討すべきである。（小田原市：20代男性）
公共交通機関	・観光地の需要やお年寄りや障がいのある人の多さに対して <b>バスなどの公共交通機関の本数、バス停の数などが少ない</b> のではと感じる。（湯河原町：30代男性）
その他	・長年の課題の道路事情を克服できる事は素晴らしい事です、但し <b>内容は十分吟味</b> することが大事だと思います。（小田原市：70代以上男性）

## 2. 第2回意見聴取の結果（3）ヒアリング結果

- 各質問項目に対し、沿線地域内のアクセス向上による日常生活の改善など、**同意する具体的な声が多数**
- また、関東方面から小田原・箱根、伊豆方面などへの**物流の効率化、観光のアクセス性や周遊性の向上、災害時の支援機能など、広域的な移動**に対する課題認識や伊豆湘南道路への期待の声も多数

青字：広域的な移動に関する意見

課題	意見	期待	意見
① 高速道路のインターチェンジが遠く、遠方への移動に時間がかかる	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 小田原や箱根から静岡方面に行く際に、東名までのアクセスは遠くて使いづらい [商工会議所]</li> <li>● 羽田空港から三島駅行き的高速バスは運行しているが、小田原を経由するような高速バスはない [バス協会]</li> <li>● 国道1号は天候によって通行状況が左右されやすい [トラック協会]</li> </ul>	① 人やモノを目的地まで速く快適に運べること	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 横浜港から伊豆方面へ、海岸沿いの新たな物流ルートが形成されると、物流の効率化が図られる [トラック協会]</li> <li>● 勾配を抑えて一定速度で走行しやすくなることや、燃料削減・距離短縮・荷痛み低減を期待 [トラック協会]</li> <li>● 線形が良くなれば、搬送時の患者の負担が軽減 [消防署]</li> </ul>
② 国道1号や国道135号は、カーブや信号が多くて走りにくい	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 現道は、道路が狭くて勾配やアップダウン、カーブが多く、走りにくさに留まらず、横転リスクを拡大させる [トラック協会]</li> <li>● 食品・日用品等は、外装破損でも受取拒否や弁償につながる場合がある [トラック協会]</li> <li>● カーブの多い一般道は、救急搬送時の患者負担が増える [消防署]</li> </ul>	② 日常の移動がしやすくなり、安心して快適に生活できること	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 交通分散や行動範囲の拡大による生活利便性が向上 [タクシー協会]</li> <li>● 静岡方面から小田原、箱根へのアクセスが向上し、通勤圏になれば人手不足が補える [商工会議所]</li> <li>● 経路が増えれば、混雑しても別ルートが使えるようになり、救急車の帰署時間の短縮及び対応余力の確保につながる [消防署]</li> </ul>
③ 日常生活での移動に時間がかかる	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 熱海、湯河原から小田原方面へ通勤、通学、通院している人や買物をしている人が多く、朝夕の通勤時間帯は渋滞する [商工会]</li> <li>● 渋滞により到着が遅れやすく、帰署時は一般車両と同条件で走行するため、回転率が低下し、救急車不足になる [消防署]</li> <li>● 慢性的な渋滞でバスを利用する人が少ない [バス協会]</li> </ul>	③ 一度に回れる観光地が増え、観光が活性化すること	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 羽田空港から小田原・箱根、伊豆半島へのアクセス性が向上し、インバウンドを含め新たな観光客の呼び込みを期待 [観光協会]</li> <li>● 東京・横浜方面から小田原、伊豆等の周遊性が高まる [観光協会]</li> <li>● 道路整備により所要時間を読みやすくなれば、観光地内の滞在時間や観光消費の拡大が期待される [観光協会]</li> </ul>
④ 観光シーズンに道路が渋滞し、移動時間が読めない	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 東京・横浜方面から熱海・伊豆方面へのアクセス性が低く、目的地への到着時間が遅くなってしまふ [ホテル旅館組合]</li> <li>● 渋滞で到着時間や帰宅時間が読めないことが、滞在時間や観光消費を抑える要因となる [温泉旅館組合]</li> <li>● 渋滞への苦情があり、観光需要を押し下げる懸念 [タクシー協会]</li> </ul>	④ 観光や物流と地域の交通が分離され、安全で快適に走行できること	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 広域交通が伊豆湘南道路へ転換すれば、既存の国道135号の負荷が下がり、緊急車両等が走りやすくなる [消防署]</li> <li>● 運転手の労働時間規制が強化される中、効率的で安定した運行により、行程の選択肢拡大や計画の安定化が期待 [旅行業協会]</li> <li>● 大型車両の転換により、既存道路の安全性向上を期待 [警察署]</li> </ul>
⑤ 観光や物流と地域の交通が混在・集中し、渋滞や事故が多く発生している	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 国道135号は、観光・物流・生活をはじめとした多様な目的の交通が混在している [観光協会]</li> <li>● 国道135号は、物流車両や大型車も一定程度利用しており、緊急走行時に通り抜けが難しく、救急活動に支障が生じる [消防署]</li> <li>● 渋滞により、ツアー・送迎が行程通りに実施できない [バス協会]</li> </ul>	⑤ 災害時でも通行できる道路があり、交通機能が確保されること	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 物流業界としては、静岡方面へ向かうルートとして冗長性を持たせ、選択肢ができる [トラック協会]</li> <li>● 災害時にも逃げ道があれば、観光の足の確保だけでなく、地域の産業、生活の安定にも効果が期待される [観光協会]</li> <li>● J Rが止まった時に、J Rの代替路として機能 [タクシー協会]</li> </ul>
⑥ 自然災害により県境をまたぐ交通が寸断される恐れがある	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 災害時、山側の県道やターンパイクも通行止めになることもあり、海側と山側のどちらも不確実な状況で陸の孤島と化す [消防署]</li> <li>● 名古屋、静岡方面へ生活物資の輸送に国道1号を利用するが、大雪による事前通行止めが生じる [トラック協会]</li> <li>● 道路寸断は、現場や応援に入れず救急活動を大きく制約 [消防署]</li> </ul>	⑥ 災害時に救急活動や物資輸送が確実に実行されること	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 異常気象時でも生活物資の輸送経路を確保できる [トラック協会]</li> <li>● 東京・神奈川方面等から伊豆へのアクセスが可能となり、災害時における参集・応援の実効性が高まる [消防署]</li> <li>● 災害時、他県からの応援も含め、被災地に入る道路が複数あると、東名被災等の代替路として機能する [自衛隊]</li> </ul>

# 2. 第2回意見聴取の結果 (4) 政策目標の妥当性の確認

■ アンケートの全質問項目に対し **7割以上が同意**し、新たに加えた**広域的視点**に係る具体的な**意見も多数**あったことから、**政策目標(案)**は、**地域課題を適切に捉え、地域の期待と合致していることを確認した**

青字：広域的な移動に関する意見

政策目標 (案)	道路交通の課題	伊豆湘南道路に期待すること
<b>走行性・速達性の向上による広域物流交通の円滑化</b>	① 高速道路のインターチェンジが遠く、遠方への移動に時間がかかる <b>71%</b> ② 国道1号や国道135号は、カーブや信号が多くて走りにくい <b>72%</b> ・小田原や箱根から静岡方面に行く際に、東名までのアクセスは遠くて使いづらい ・箱根-横浜間の行き来の際、国道1号はくねくね道で <b>危険</b> 、渋滞により <b>仕事にも支障</b> ・食品・日用品等は、 <b>外装破損</b> でも受取拒否や弁償につながる場合がある	① 人やモノを目的地まで速く快適に運べること <b>89%</b> ・横浜港から伊豆方面へ新たなルートが形成され、 <b>物流の効率化</b> が図られる ・一定速度で <b>走行しやすく</b> 、 <b>燃量削減・距離短縮・荷痛み低減</b> が見込められる ・ <b>東名等の迂回ルート</b> として、所要時間の <b>短縮効果</b> が期待できる
<b>地域間相互のアクセス性向上による快適で安心な暮らしの向上</b> <small>※地域の持続可能性の観点を含む</small>	③ 日常生活での移動に時間がかかる <b>70%</b> ・函南から東京方面によく行くが、135号は <b>渋滞</b> が酷く、 <b>湯河原、真鶴</b> は殆ど <b>行かない</b> ・熱海、湯河原から <b>小田原方面</b> へ通勤・通学、通院や買物が多く、 <b>朝夕は渋滞</b> ・移動に時間がかかり業務遂行のための <b>時間捻出</b> が必要、職員も <b>身体的疲労</b>	② 日常の移動がしやすくなり、安心して快適に生活できること <b>87%</b> ・日常の移動がしやすくなり安心して通行でき、 <b>隣県にも行き易くなる</b> ・受診する <b>医療機関の広域化</b> が期待できる ・静岡方面から <b>小田原、箱根</b> への <b>アクセス</b> が向上し、 <b>通勤圏</b> になれば <b>人手不足が補える</b>
<b>速達性・定時性の向上伊豆半島等との広域周遊ルート形成による観光振興の支援</b>	④ 観光シーズンに道路が渋滞し、移動時間が読めない <b>91%</b> ・夏場は渋滞が激しいため、 <b>伊豆方面への旅行はしない</b> ようにしている ・東京・横浜方面から <b>熱海・伊豆方面</b> への <b>アクセス性が低く</b> 、 <b>到着時間が遅くなる</b> ・渋滞で到着時間、帰宅時間が読めないことが、 <b>滞在時間や観光消費を抑える</b> 要因	③ 一度に回れる観光地が増え、観光が活性化すること <b>76%</b> ・ <b>羽田空港から伊豆半島</b> への <b>アクセス</b> が向上し、 <b>イバウド</b> を含めた <b>観光客の呼び込み</b> を期待 ・東京・横浜方面から <b>小田原、箱根、伊豆</b> 等の <b>周遊観光性</b> が高まり、 <b>活性化</b> を期待 ・所要時間を読みやすくなれば、観光地の <b>滞在時間や観光消費の拡大</b> が期待
<b>広域交通と地域の交通の分離による安全で快適な走行環境の確保</b>	⑤ 観光や物流と地域の交通が混在・集中し、渋滞や事故が多く発生している <b>83%</b> ・東京や横浜によく行くが、交通事故や渋滞が頻発し <b>時間が読めない</b> ・熱海から東京にビールを保冷状態で配達するが、国道135号は <b>渋滞が酷い</b> ・渋滞により、観光 <b>ツアー等が行程通りに実施できない</b> ことがある	④ 観光や物流と地域の交通が分離され、安全で快適に走行できること <b>85%</b> ・ <b>広域交通</b> が <b>転換</b> して国道135号の <b>負荷</b> が下がり、 <b>走りやすくなる</b> ・大型車両が <b>転換</b> することで、既存道路の <b>安全性向上</b> が期待 ・ <b>首都圏から観光地</b> への <b>渋滞解消</b> と <b>安全安心な生活</b> を期待
<b>大雨・大雪・津波・富士山等の火山災害などに備えた信頼性の高い道路ネットワークの確保</b> <small>※東西方向の広域交通の代替確保、広域避難・関東方面から伊豆半島への広域支援の観点を含む</small>	⑥ 自然災害により、県境をまたぐ交通が寸断される恐れがある <b>88%</b> ・ <b>大雪</b> による通行止めで <b>東名等の交通</b> が135号に流れ、函南から <b>小田原へ6時間</b> 要した ・ <b>名古屋、静岡方面</b> へ <b>生活物資</b> を <b>輸送</b> するが、国道1号が雪で <b>通行止め</b> になる ・東京方面から <b>伊豆半島</b> への <b>搬入路</b> として、 <b>東名</b> が被災した場合の <b>迂回路</b> が必要	⑤ 災害時でも通行できる道路があり、交通機能が確保されること <b>91%</b> ⑥ 災害時に救援活動や物資輸送が確実に行われること <b>92%</b> ・ <b>東名等の迂回ルート</b> として、冬季の <b>立ち往生の減少</b> 等が見込める ・異常気象時でも <b>生活物資の輸送経路</b> を確保できる ・ <b>東京・神奈川方面等から伊豆</b> への <b>アクセス</b> により、 <b>参集・応援の実効性</b> が高まる

### 3. 第1回技術検討専門部会の報告

## 設立趣意

神奈川と静岡の県境をまたぐ道路（伊豆湘南道路）は、神奈川県西部と静岡県東部をつなぐ延長約30kmの調査・検討中の路線であり、神奈川・静岡両県で実現に向けた検討を行っている。

令和7年3月28日に開催された、第4回「神奈川と静岡の県境をまたぐ道路（伊豆湘南道路）に関する委員会」において、広域的な視点での課題整理を踏まえた新たな政策目標（案）が設定され、政策目標を達成するためには、「広域的な道路ネットワーク機能の確保や地域課題解消の観点から、速達性・信頼性の高い道路が必要であり、伊豆湘南道路は、規格の高い道路が望ましい」とされたところである。

一方、伊豆湘南道路を規格の高い道路として整備する場合は、構造が大規模となり、トンネルが主体となる可能性が高く、地形・地質、構造上の課題等について専門的な知見を踏まえ検討していくことが重要であるため、学識者等による「神奈川と静岡の県境をまたぐ道路（伊豆湘南道路）に関する技術検討専門部会」を設置する。

# 3. 第1回 技術検討専門部会の報告 (1) 検討方針 (検討体制)

## 神奈川と静岡の県境をまたぐ道路 (伊豆湘南道路) に関する委員会

目的：ルート検討に当り、学識経験者から助言を求める

<委員> ※五十音順 ◎委員長

岩田 孝仁	(静岡大学 防災総合センター 客員教授)	防災
大久保あかね	(静岡県立大学 経営情報学部経営情報学科 教授)	観光
奥 真美	(東京都立大学 都市環境学部都市政策科学科 教授)	環境
◎中村 英樹	(名古屋大学大学院 教授)	道路・交通
藤山 知加子	(横浜国立大学 大学院都市イノベーション研究院 教授)	構造
二村 真理子	(東京女子大学 現代教養学部 教授)	経済

<オブザーバー>

国土交通省 関東地方整備局 道路計画第一課 課長、中部地方整備局 道路計画課 課長

## 報告

## 神奈川と静岡の県境をまたぐ道路 (伊豆湘南道路) に関する技術検討専門部会 (新設)

目的：複数案の設定にあたり、技術的な課題や配慮すべき事項等について整理するため、

地形や地質、構造上の課題等に関する検討・協議を行い、委員会に報告を行う

<部会委員> ※五十音順 ◎部会長 ◇委員会委員

◎◇岩田 孝仁	(静岡大学 防災総合センター 客員教授)	防災
日下 敦	(国立研究開発法人土木研究所 道路技術研究グループ 上席研究員)	トンネル
中澤 博志	(静岡理工科大学 土木工学科 教授)	地盤
藤田 智弘	(国土交通省国土技術政策総合研究所 構造・基礎研究室 室長)	トンネル
◇藤山 知加子	(横浜国立大学 大学院都市イノベーション研究院 教授)	構造
萬年 一剛	(神奈川県温泉地学研究所 研究課長)	火山・温泉
矢島 良紀	(国立研究開発法人土木研究所 地質・地盤研究グループ 上席研究員)	地質

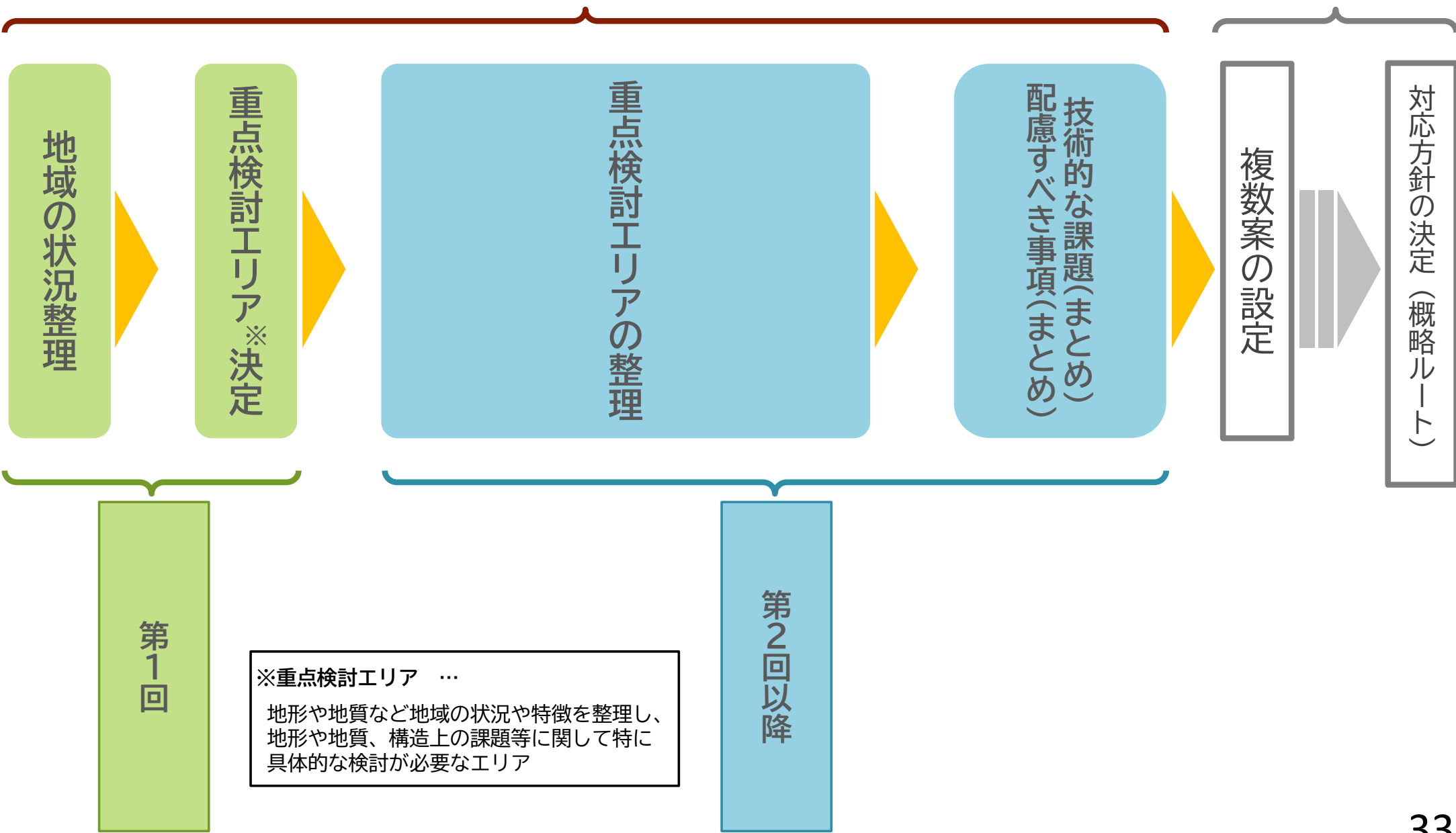
<オブザーバー>

国土交通省 関東地方整備局 横浜国道事務所 副所長、中部地方整備局 沼津河川国道事務所 副所長

# 3. 第1回 技術検討専門部会の報告 (1) 検討方針

技術検討専門部会  
(ルート帯に関わる条件の整理)

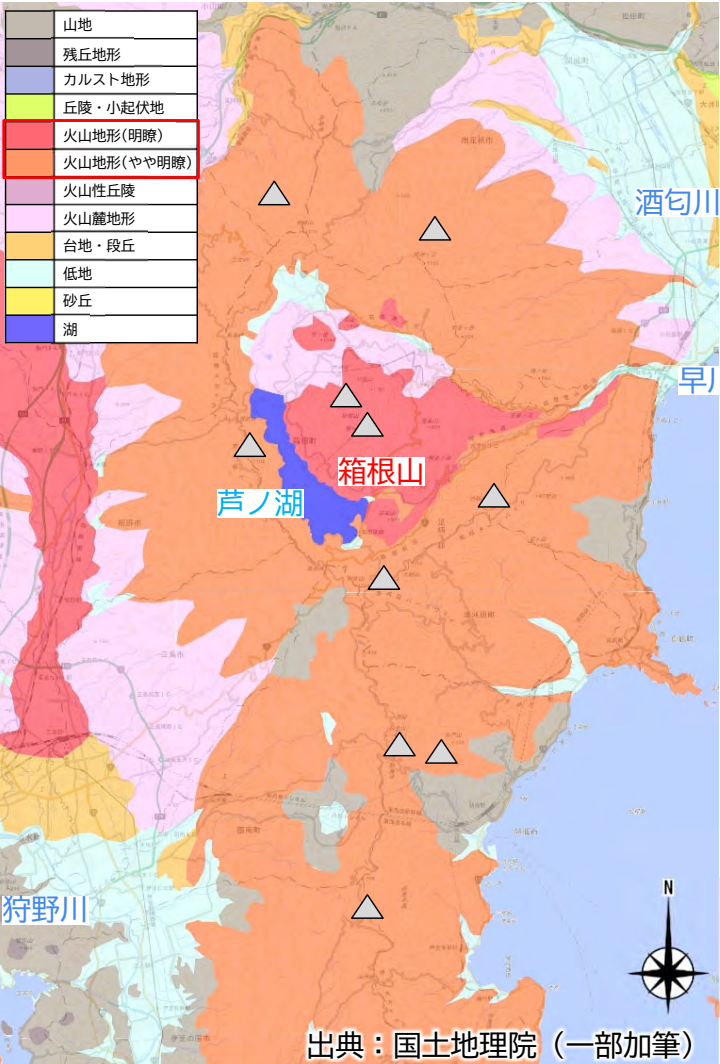
委員会  
(ルート帯の検討)



# 3. 第1回 技術検討専門部会の報告 (2) 地域の状況 ①地形地質

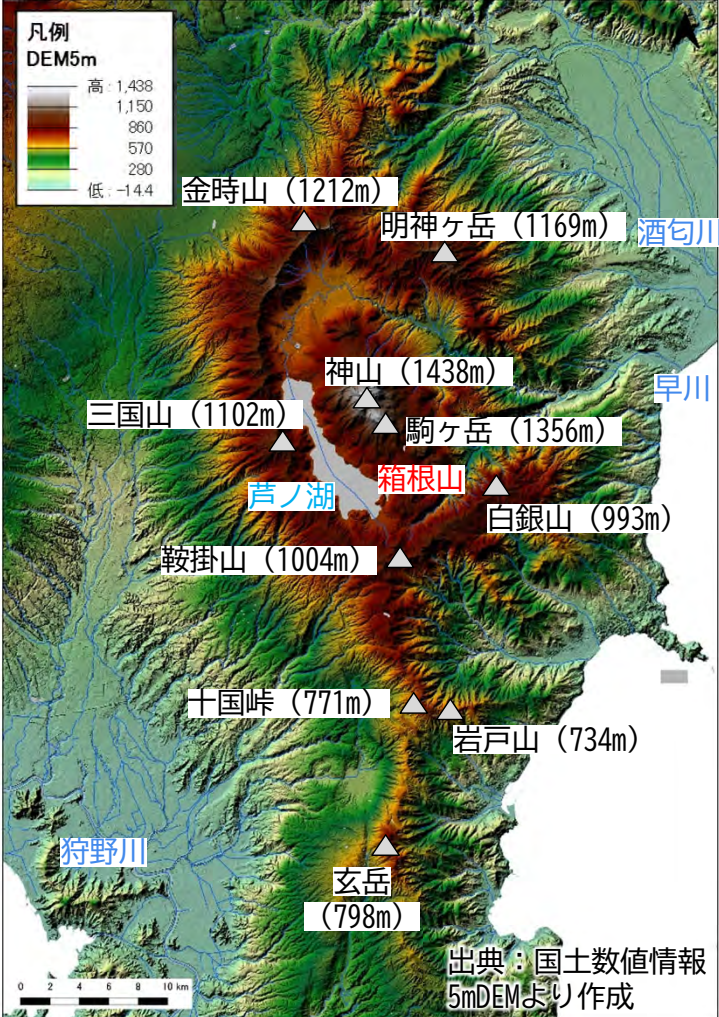
■ 対象地域は現在も活火山である箱根火山等の噴火によってできた火山地形や火山地質から形成されており、沿岸部まで急峻な山地が広がっている

■地形分類図 (自然地形)



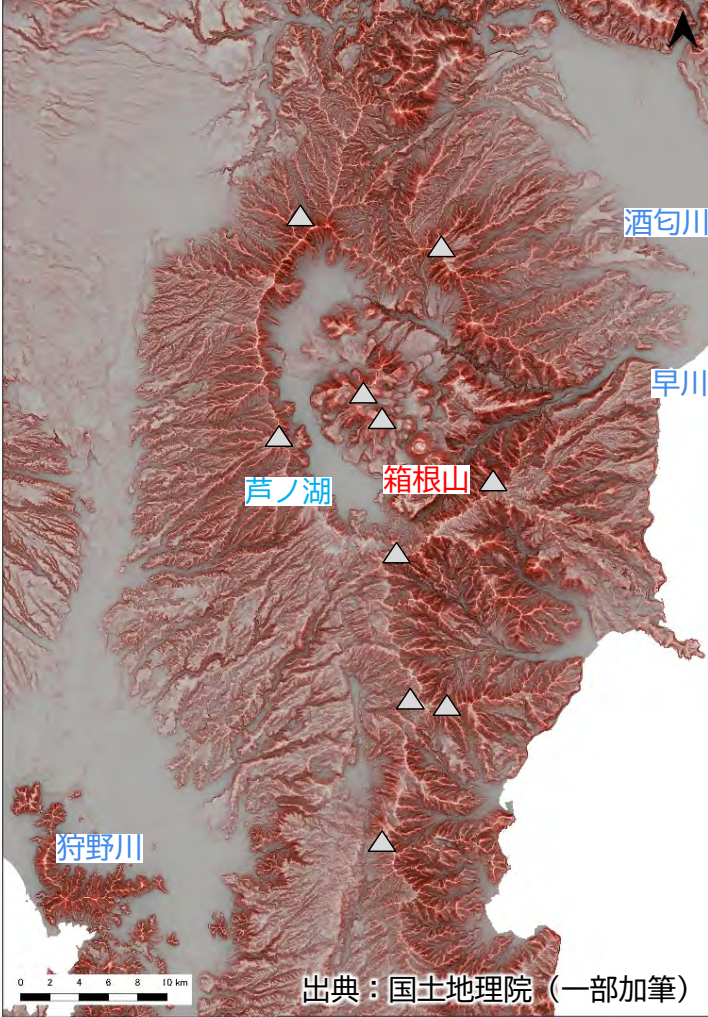
地形分類図 … その地形を形態、成り立ち、性質などによって区分した図

■標高図



標高図… 陰影起伏図に標高レイヤを重ねて表示した図。茶色ほど標高が高く、薄い緑色ほど標高が低い。

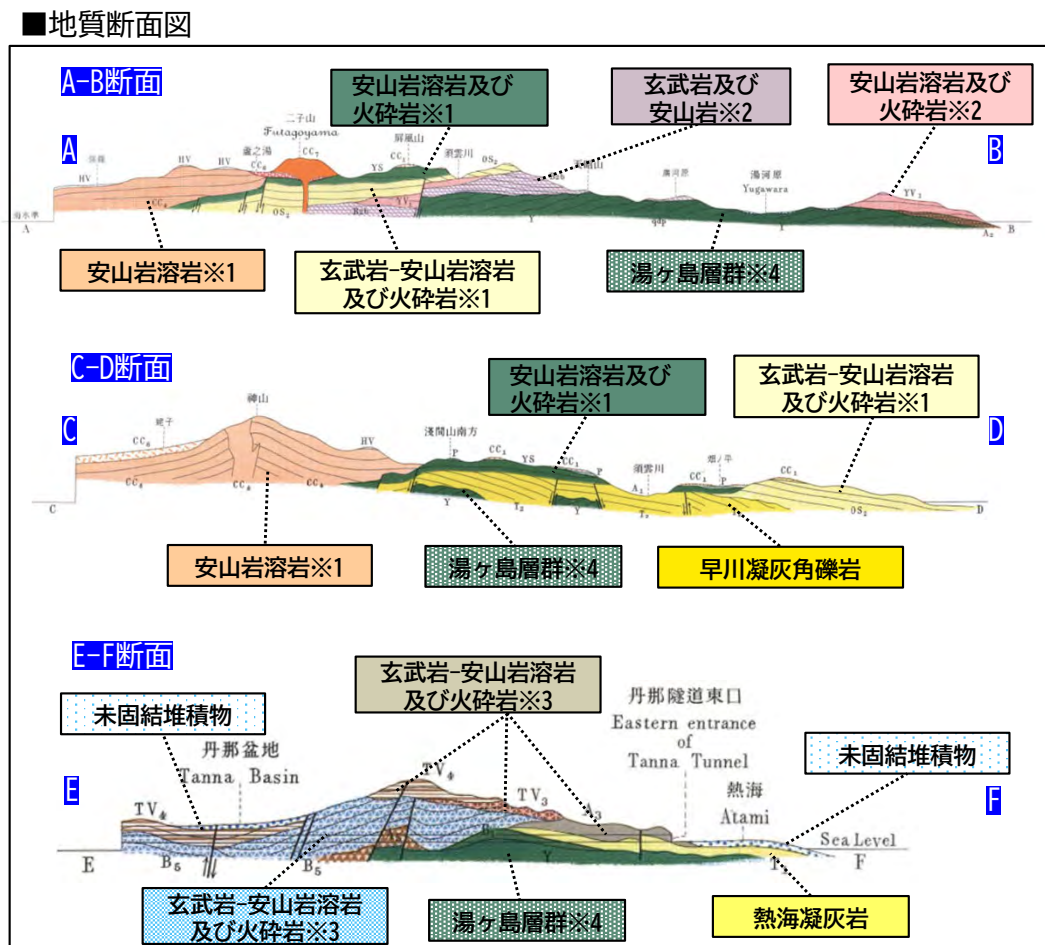
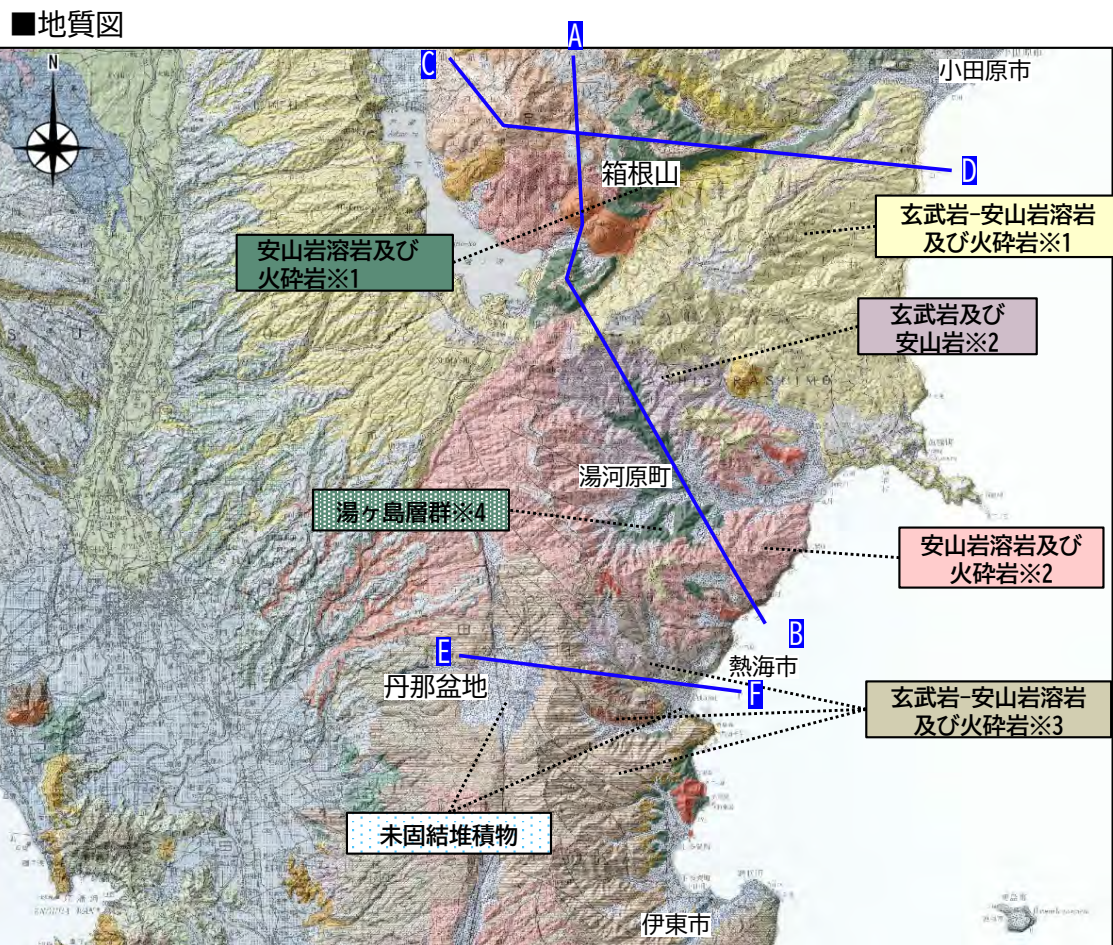
■赤色立体地図



赤色立体地図… 傾斜量を赤色の彩度で、尾根谷度(尾根が谷かを示す指標)を明度にして調製した立体表現地図。

# 3. 第1回 技術検討専門部会の報告 (2) 地域の状況 ①地形地質

■ 対象地域は現在も活火山である箱根火山等の噴火によってできた火山地形や火山地質から形成されており、沿岸部まで急峻な山地が広がっている



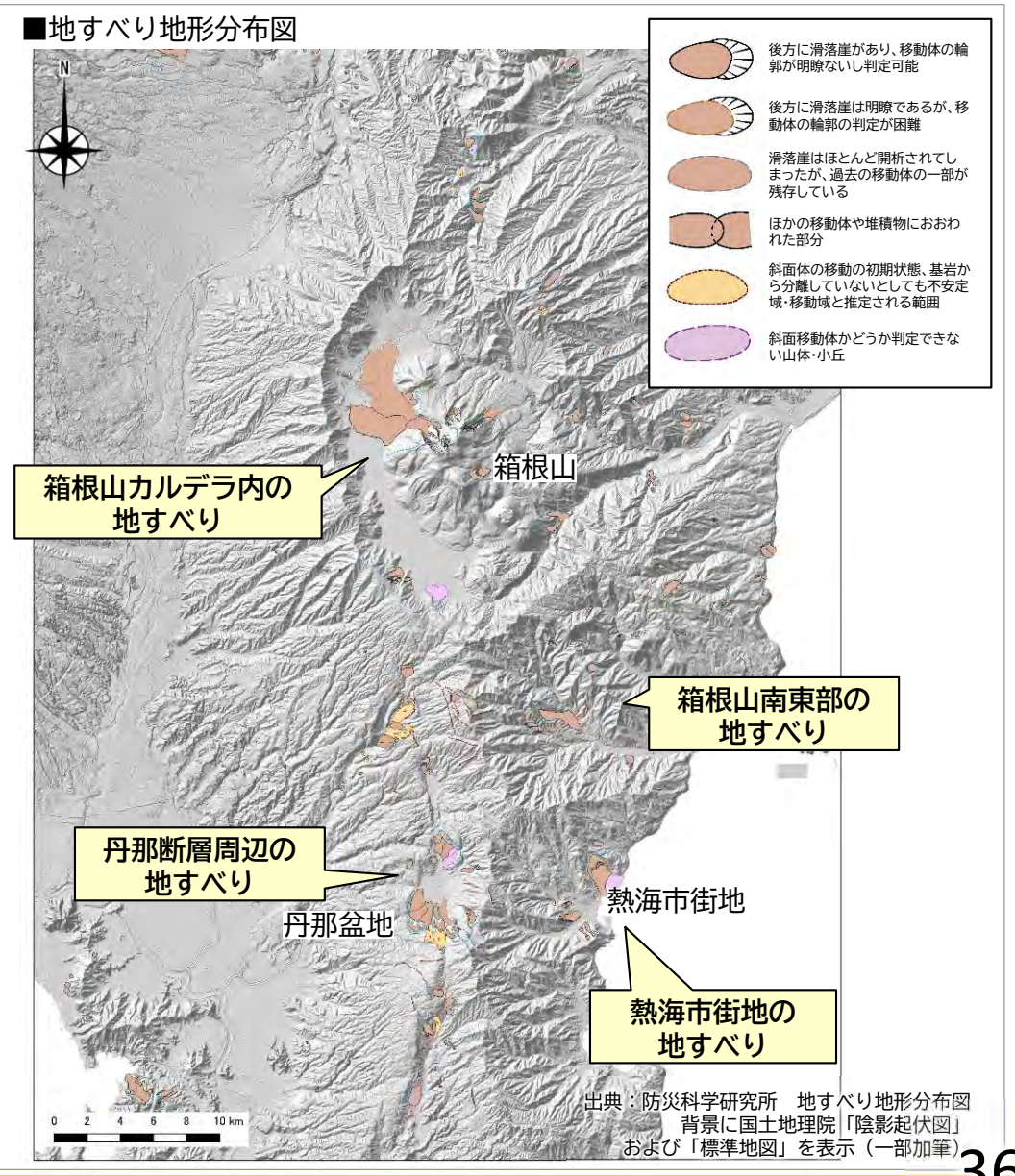
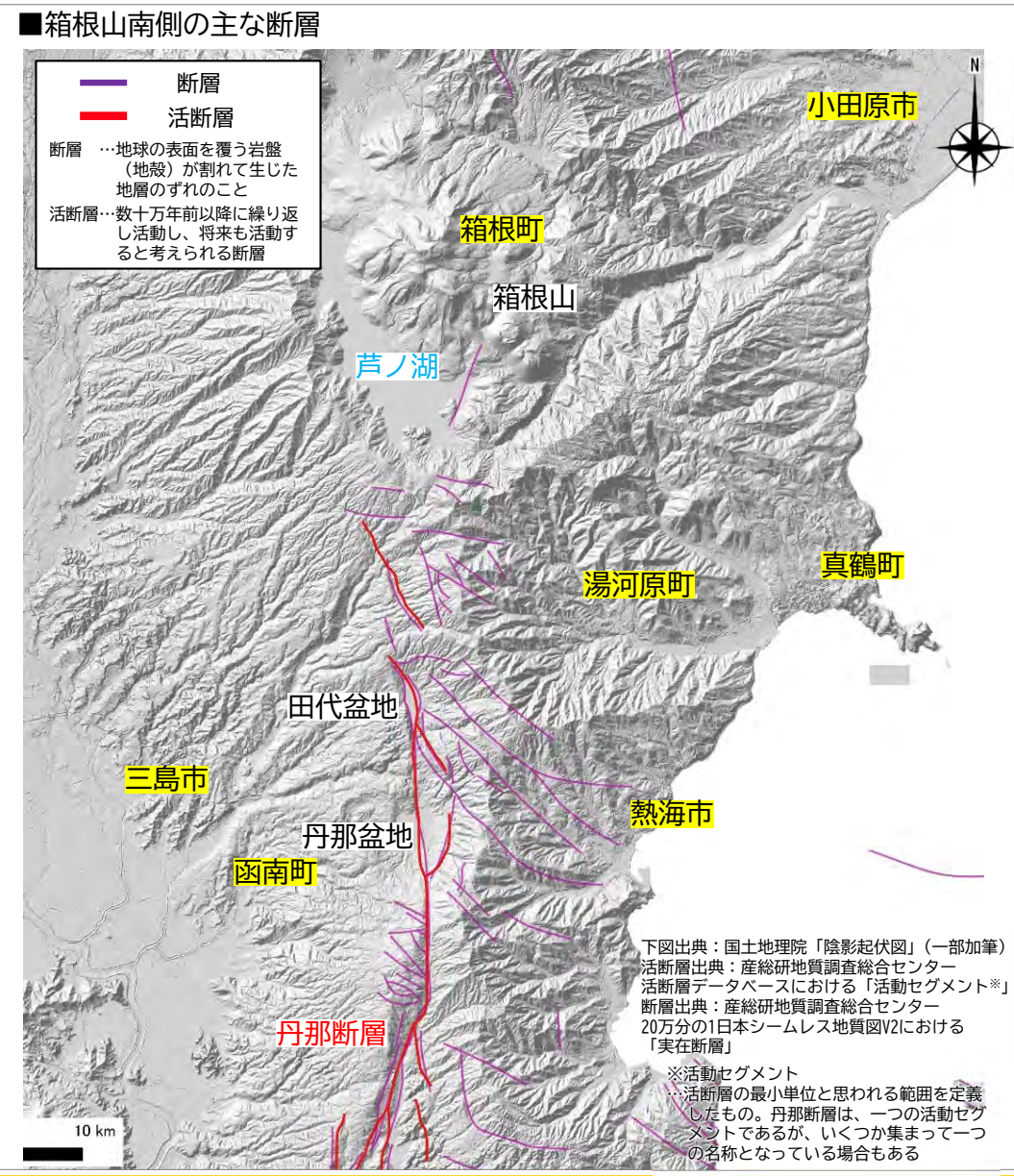
出典：7万5千分の1地質図幅「沼津」「熱海」背景に国土地理院「陰影起伏図」を表示（一部加筆）

出典：7万5千分の1地質図幅「熱海」（一部加筆）

※1 箱根火山噴出物 ※2 湯河原火山噴出物 ※3 宇佐美・多賀火山噴出物  
 ※4 湯ヶ島層群は伊豆半島の基盤となる地層の1つであり、およそ1000万年前の古い地層である。上記図幅内の湯ヶ島層群は5万分の1地質図幅「熱海」においては湯河原火山噴出物に分類されている。  
 ※ 上記地質図の範囲には本出典図幅の他に20万分の1地質図幅「横須賀（第2版）」（2015）、20万分の1地質図幅「静岡及び御前崎（第2版）」（2010）、5万分の1地質図幅「熱海」（2011）が最新の地質図として発行されており、異なる地質名や地質年代に分類されている場合がある。

# 3. 第1回 技術検討専門部会の報告 (2) 地域の状況 ①地形地質

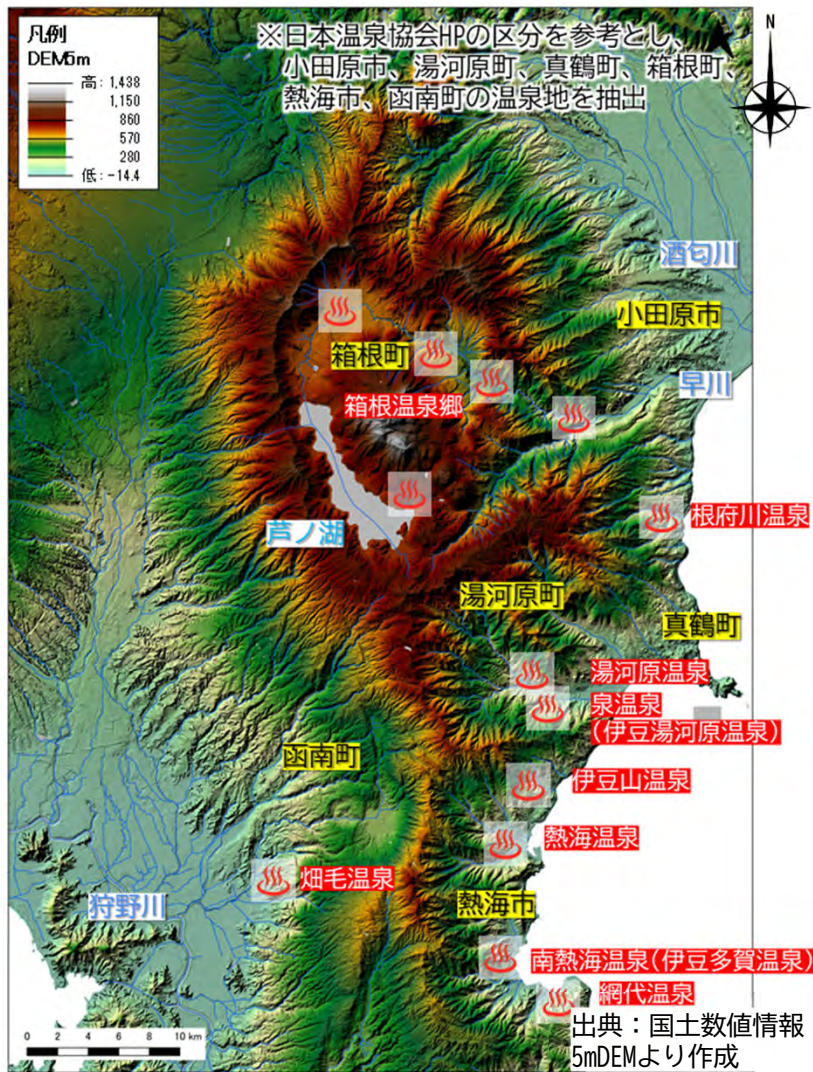
- 箱根山の南側には、1930年に発生した北伊豆地震の際に活動した丹那断層が南北方向に分布している
- 丹那盆地周辺や熱海市街地においては、比較的大規模な地すべり地形が複数分布している



# 3. 第1回 技術検討専門部会の報告 (2) 地域の状況 ②地下水・温泉

- 対象地域の各自治体においては、自己水源として地下水や湧水を多く利用しており、丹那トンネル等の湧水は函南町や熱海市の主要な自己水源となっている
- 箱根温泉郷をはじめ、熱海温泉や湯河原温泉など多くの温泉地が点在しており、温泉資源への影響に留意する必要がある

■ 温泉位置



■ 各自治体の水道水源の内訳

市町	取水量 (m3/日)	水源	割合	水道水源の概要
小田原市	約 7万	地下水 自然湧水	約 18% (約 17% 約 2%)	<ul style="list-style-type: none"> <li>水道水源はすべて自己水源</li> <li>表流水 (酒匂川からの取水) の割合が約8割</li> </ul>
		表流水	約 82%	
箱根町	約 4万	地下水 自然湧水	約 83% (約 24% 約 59%)	<ul style="list-style-type: none"> <li>水道水源はすべて自己水源</li> <li>地下水、湧水の割合が約8割</li> <li>箱根町の水道事業は町営区間と県営区間に分けられ、左記はその合算値</li> </ul>
		表流水	約 17%	
湯河原町	約 3万	地下水 トンネル湧水	約 39% (約 5% 約 35%)	<ul style="list-style-type: none"> <li>水道水源はすべて自己水源</li> <li>表流水の割合が約6割</li> </ul>
		表流水	約 61%	
真鶴町	約 1万	地下水 トンネル湧水	約 67% (約 33% 約 33%)	<ul style="list-style-type: none"> <li>水道水源の約3割を湯河原町から受水</li> <li>地下水、湧水の割合が約7割</li> <li>水源のうち、鉄道トンネルの湧水の割合が約3割であり、貴重な水源となっている</li> </ul>
		表流水	0%	
		受水	約 33% 湯河原町	
熱海市	約 3万	地下水 自然湧水・トンネル湧水	約 54% (約 1% 約 53%)	<ul style="list-style-type: none"> <li>水道水源の約1割を神奈川県から受水</li> <li>地下水、湧水の割合が約5割</li> <li>湧水のうち、丹那トンネル・新丹那トンネルの湧水の割合が約7割であり、貴重な水源となっている</li> </ul>
		表流水	約 36%	
		受水	約 10% 神奈川県	
函南町	約 1万	地下水 トンネル湧水	約 83% (約 27% 約 56%)	<ul style="list-style-type: none"> <li>水道水源の約2割を神奈川県から受水</li> <li>地下水、湧水の割合が約8割</li> <li>水源のうち、丹那トンネル・新丹那トンネルの湧水が約6割と貴重な水源となっている</li> </ul>
		表流水	0%	
		受水	約 17% 神奈川県	

神奈川県情報出典：神奈川県の水道 (令和7年3月) 「計画一日最大取水量」、令和7年度湯河原町水質検査計画書  
静岡県情報出典：静岡県の水道の現況 (令和7年4月) 「令和5年度年間取水量」、熱海の水道-令和5年度版-

地下水	深井戸からの揚水および伏流水	} 自己水源：自らの地域で取水する水源 (地下水や湧水、表流水等) のこと
湧水	山地斜面等からの自然湧水およびトンネルからの湧水 (トンネル湧水)	
表流水	河川、ダム、湖水等	
受水	他の水道事業者から供給を受けた浄水	

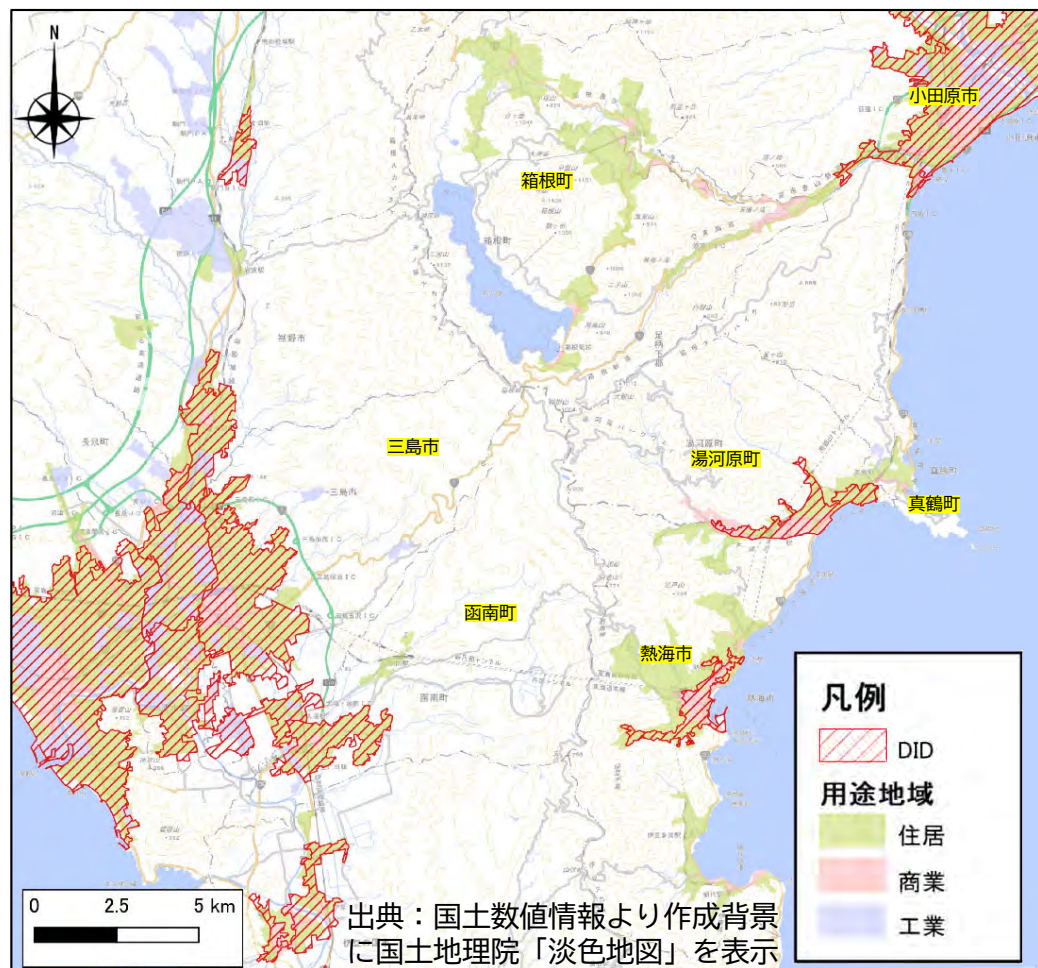
### 3. 第1回 技術検討専門部会の報告 (2) 地域の状況 ③地物・土地利用

- 神奈川県側は西湘バイパスと小田原厚木道路が通っており、端末部は、海岸側と内陸側で山地部の外縁に位置している
- 東海道本線や東海道新幹線は沿岸部を通過している
- 沿岸部に人口集中地区 (DID) や住宅地や商工業地域が位置している

■道路・鉄道



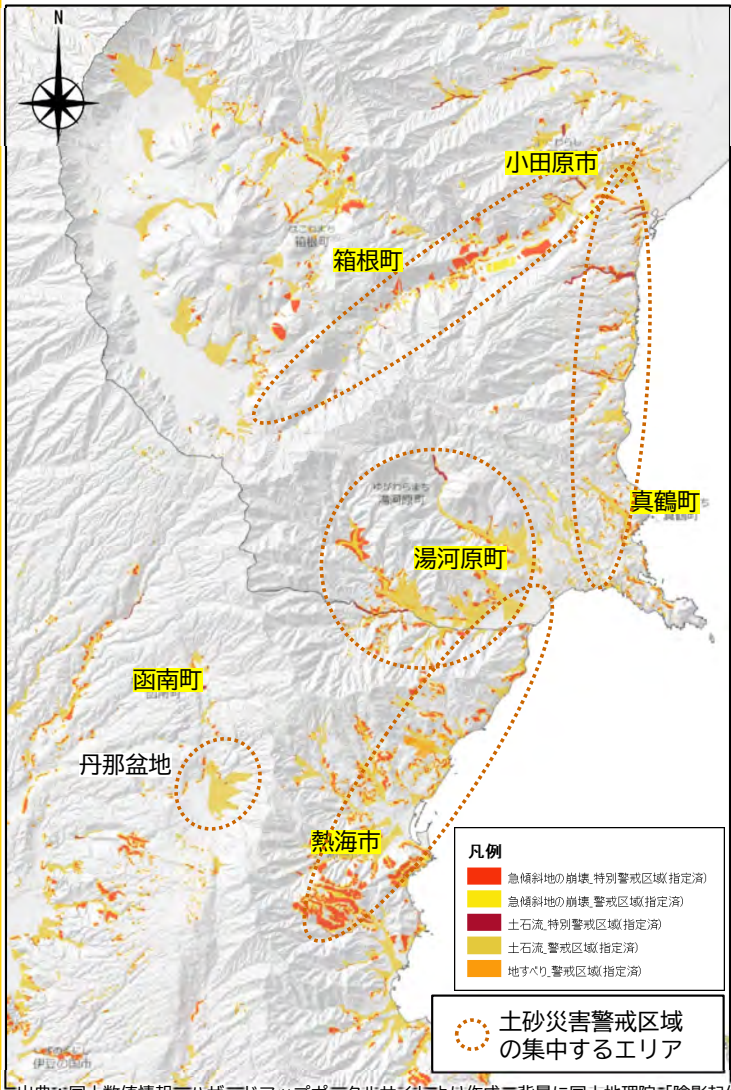
■土地利用



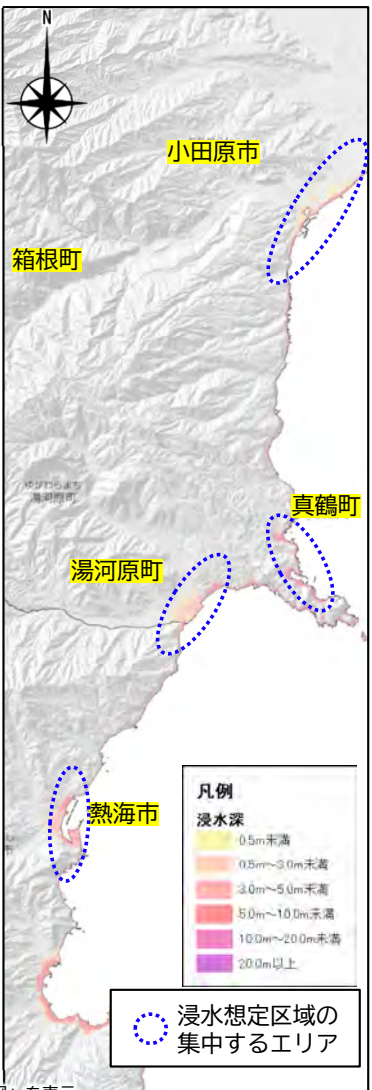
# 3. 第1回 技術検討専門部会の報告 (2) 地域の状況 ④災害リスク

- 沿岸部等において、土砂災害警戒区域や津波浸水想定区域が数多く分布しており、南海トラフ地震等による被災リスクがある
- 加えて沿岸部では高波浸水想定区域、市街地等では河川沿いに洪水浸水想定区域に指定されており、台風や大雨による被災リスクがある

■土砂災害警戒区域（地震・水害）



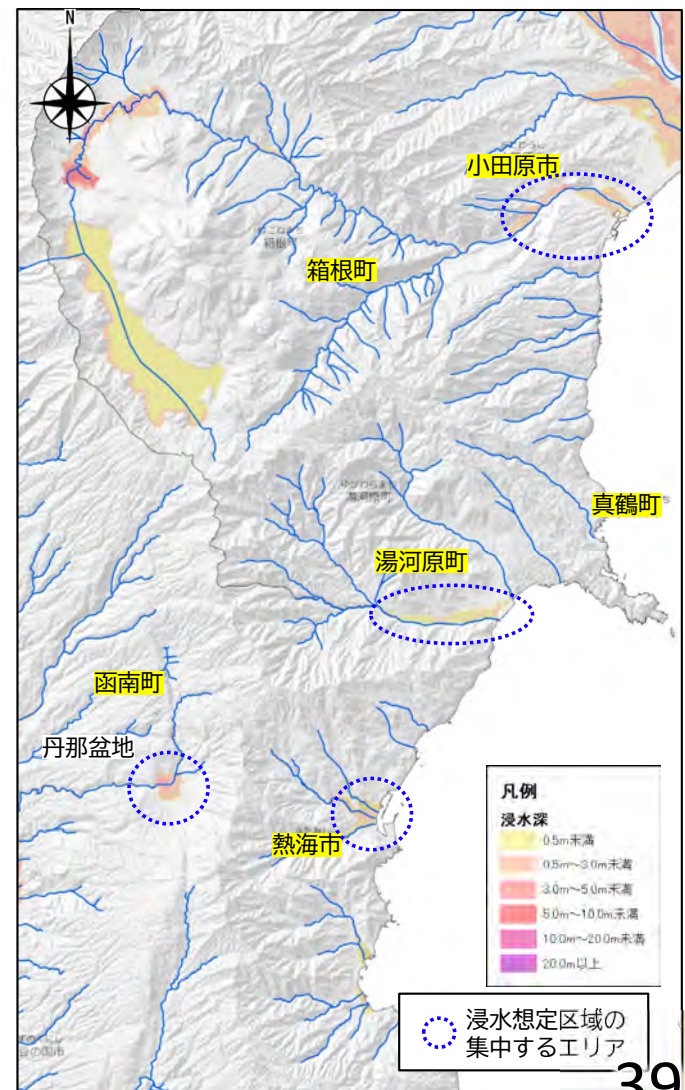
■津波浸水想定区域（地震）



■高潮浸水想定区域（水害）



■洪水浸水想定区域（水害）



出典：国土数値情報「ハザードマップポータルサイトより作成」背景に国土地理院「陰影起伏図」を表示

### 3. 第1回 技術検討専門部会の報告 (2) 地域の状況 まとめ

- 本地域において地形地質や地下水等の観点で状況を整理した結果、**火山地形・火山地質から形成されていること、活断層が分布していること、地下水が豊富で大規模な温泉地が多い特徴**などがあった
- 複数案の設定にあたり技術的な課題や配慮すべき事項を整理するため、**地質リスクや水資源への影響、制約条件が多いことが想定され、具体的な検討を行う必要があるエリアを重点検討エリアに設定する**

項目	今後の検討していく上で重要な特徴	該当エリア
地形地質	<ul style="list-style-type: none"> <li>対象地域は現在も活火山である<b>箱根火山等の噴火によってできた火山地形や火山地質</b>から形成されており、<b>沿岸部まで急峻な山地が広がっている。</b></li> <li>箱根山の南側には、1930年に発生した北伊豆地震の際に活動した<b>丹那断層が南北方向に分布している。</b></li> <li>丹那盆地周辺や熱海市街地においては、<b>比較的大規模な地すべり地形が複数分布している。</b></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>箱根山</li> <li>丹那盆地周辺</li> <li>沿岸部</li> </ul>
地下水・温泉	<ul style="list-style-type: none"> <li>対象地域の各自治体においては、<b>自己水源として地下水や湧水を多く利用しており、丹那トンネル等の湧水は函南町や熱海市の主要な自己水源</b>となっている。</li> <li>箱根温泉郷をはじめ、<b>熱海温泉や湯河原温泉など多くの温泉地が点在しており、温泉資源への影響に留意する必要がある。</b></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>丹那盆地周辺</li> <li>熱海温泉、湯河原温泉</li> <li>箱根温泉</li> </ul>
地物・土地利用	<ul style="list-style-type: none"> <li>神奈川県側は<b>西湘バイパスと小田原厚木道路が通っており、端末部は、海岸側と内陸側で山地部の外縁に位置している。</b></li> <li><b>東海道本線や東海道新幹線は沿岸部を通過している。</b></li> <li>沿岸部に<b>人口集中地区(DID)や住宅地や商工業地域が位置している。</b></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>神奈川県側接続先</li> <li>沿岸部</li> </ul>
災害リスク	<ul style="list-style-type: none"> <li>沿岸部等において、<b>土砂災害警戒区域や津波浸水想定区域が数多く分布しており、南海トラフ地震等による被災リスクがある。</b></li> <li>加えて沿岸部では<b>高波浸水想定区域</b>、市街地等では<b>河川沿いに洪水浸水想定区域に指定されており、台風や大雨による被災リスクがある。</b></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>沿岸部</li> <li>神奈川県側接続先</li> </ul>



### 3. 第1回 技術検討専門部会の報告 (4) 部会委員からの意見

- 第1回技術検討専門部会において、部会委員から、今後検討していく上での要望や意見等があったことから、これらを踏まえて検討を進めていく

分類	部会委員からの意見
全体	<ul style="list-style-type: none"><li>○計画段階で調査を丁寧に行い、地質リスクを明らかにして複数案の設定に活かすことは<b>非常に良い取組</b>である。</li><li>○<b>重点検討エリア以外</b>においてもリスクの<b>見落としが無いよう</b>に検討してもらいたい。</li></ul>
地下水	<ul style="list-style-type: none"><li>○<b>地域の事情等も把握</b>したうえで、地下水の低下などのリスクについて整理してもらいたい。</li></ul>
地質・地下水	<ul style="list-style-type: none"><li>○地質や地下水などは、既往資料を確認した上で、それだけでは<b>把握できない部分もあるため、しっかりと調査して補完</b>した方が良い。また、既存トンネルの工事誌などにより、<b>施工時の地質や工事状況を参考</b>にすると良い。</li></ul>
温泉	<ul style="list-style-type: none"><li>○<b>温泉は、影響が出ると非常に大きな問題になる</b>と思われることから、<b>事前にしっかりと調査</b>してもらいたい。</li></ul>
その他	<ul style="list-style-type: none"><li>○大きな地質リスクや地下水、周辺住民への影響は極力避けつつ、<b>避けきれない場合においては構造物による対応も検討</b>した方が良い。なお、施工時には<b>新技術についても積極的に活用</b>してほしい。</li><li>○<b>地下埋設物を損傷させるなどの施工時のリスク、老朽化への影響、維持管理</b>などについても意識して検討した方が良い。</li></ul>

## 4. 今後の検討の進め方（案）

# 4. 今後の検討の進め方 (案)

- 伊豆湘南道路を規格の高い道路として整備する場合、神奈川県側端末部での接続先は、自動車専用道路である西湘バイパスや小田原厚木道路などが考えられ、**どの路線に接続するかによって、広域幹線道路ネットワークにおける将来交通の動向は大きく変わるものと想定される**
- 神奈川県側接続先は、部会で検討した**構造、施工上の課題等を考慮しつつ、委員会において、広域幹線道路ネットワークへの影響や伊豆湘南道路に求められる機能や役割等も踏まえた上で、検討していく**

## ■ 神奈川県側接続先の検討の進め方

**神奈川と静岡の県境をまたぐ道路 (伊豆湘南道路) に関する委員会**

目的：ルート検討に当り、学識経験者から助言を求める

⇒ **部会での検討結果を考慮しつつ、広域幹線道路ネットワークへの影響等も踏まえた上で、ルート検討の前提となる接続先について検討**

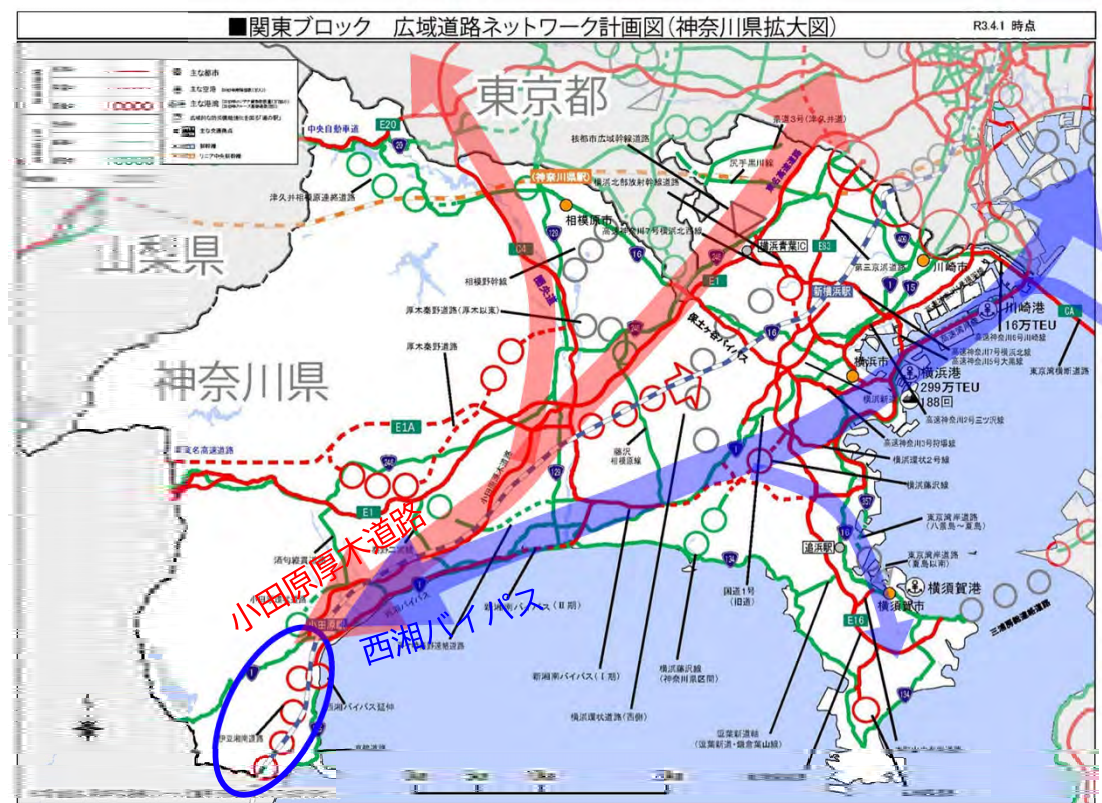
**報告**

**神奈川と静岡の県境をまたぐ道路 (伊豆湘南道路) に関する技術検討専門部会**

目的：複数案の設定にあたり、地形や地質、構造上の課題等に関する検討・協議を行い、委員会に報告を行う

⇒ 接続先に係る **構造、施工上の課題等** を検討

## ■ 広域幹線道路ネットワーク計画図 (神奈川県)



出典：新広域道路交通計画 関東ブロック版 (R3.7 関東地方整備局) (一部加筆)

# 4. 今後の検討の進め方（案）

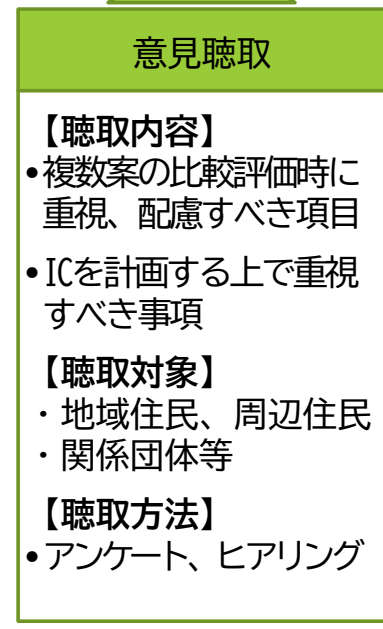
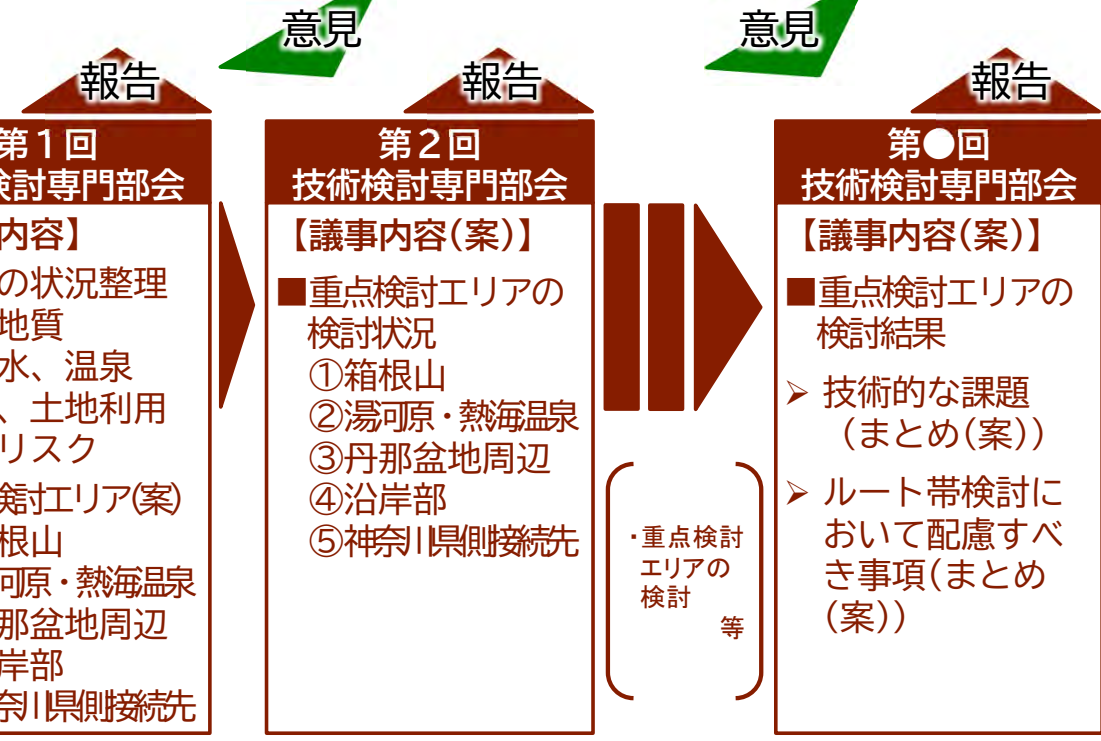
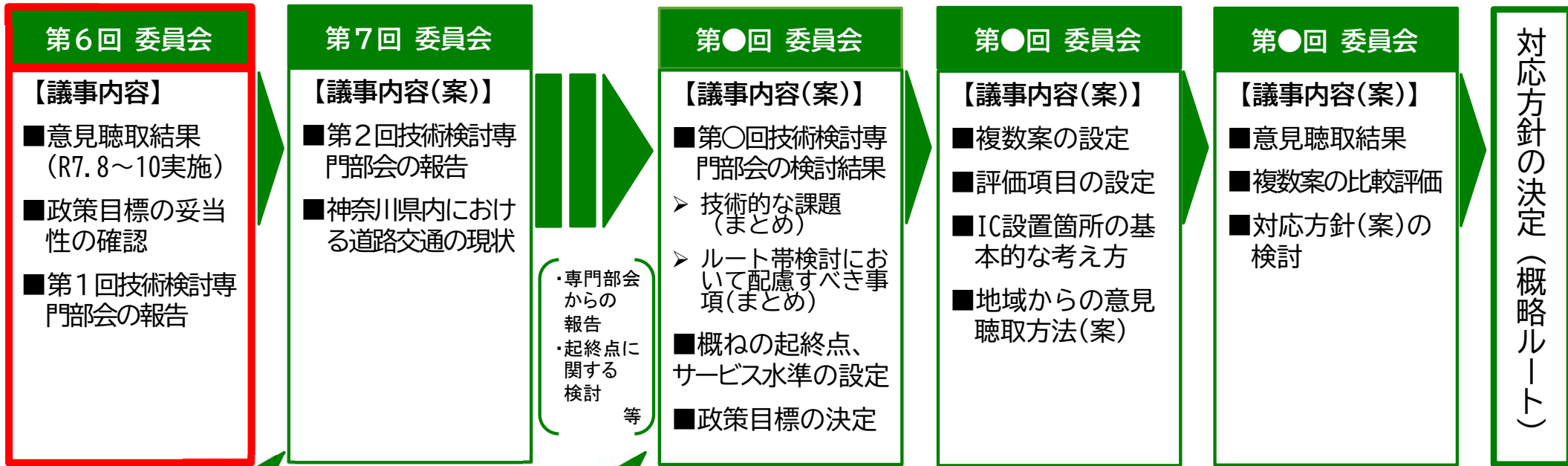
■ルート帯の絞り込み（複数案の設定）に向けた今後の課題に対する進め方について

今後の課題	進め方（案）	
	委員会	技術検討専門部会
広域道路ネットワークにおける位置づけの整理	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ 神奈川県側接続先については部会で整理する技術的な課題等を参考にしつつ、広域道路ネットワークの観点等から、起終点について検討を進めていく</li> </ul>	—
技術的な課題等への対応	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ 技術検討専門部会の検討状況に関する報告を受け、意見する</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ 地形や地質、構造上の課題等に関する検討・協議を行い、複数案の設定にあたり、技術的な課題や配慮すべき事項等について整理し、委員会に報告する</li> </ul>
配慮すべき事項の把握		

# 4. 今後の検討の進め方（案）

※審議状況等により、変更する場合がある

今回



対応方針の決定（概略ルート）